

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC



URBANITÉ



Collectivités nouvelles

ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL (M994-R001-002)



SIERRA^{MC} STEEL

REVÊTEMENT EN ACIER AVEC ENDUIT PVDF KYNARTM

DES AFFAIRES SOLIDES COMME L'ACIER!



UNE PROTECTION SOLIDE ... UNE BEAUTÉ DURABLE

Le revêtement Sierra Steel regroupe deux des matériaux les plus performants au monde. L'acier robuste Galvalume[®] AZ-50 avec la technologie d'enduit PVDF Kynar[®] respecte sa promesse en ce qui concerne une résistance et un style exceptionnels.



Résistant aux chocs Fabriqué en acier Galvalume AZ-50 laminé de calibre 29 pour une résistance maximale aux bosselures et aux dommages causés par la grêle.



Conçu pour résister aux conditions climatiques L'acier robuste est pratiquement étanche aux conditions climatiques extérieures. Contrairement au bois et au fibrociment, il n'absorbe pas l'humidité. Le revêtement d'acier résiste aussi au gauchissement, au farinage, à la décoloration et à la fragilisation par temps froid.



Un fini d'une remarquable uniformité Des joints serrés assurent des chevauchements soignés et plats. De plus, la rigidité de l'acier aide à masquer les imperfections de la fondation extérieure.



Une apparence haut de gamme Des panneaux à la projection profonde de 1/2" (1,27 cm) ajoutent de la dimension et leurs lignes nettes de même que leurs ombres dramatiques créent un style audacieux.



Respectueux de l'environnement! Le revêtement en acier est 100 % recyclable et n'exige pas de peinture supplémentaire ni de calfeutrage. De plus, son installation ne produit pas de poussière de silice.



Facile à installer Se pose facilement. Contrairement au fibrociment, l'installation du revêtement en acier ne recommande pas de masque protecteur contre la poussière puisqu'elle ne comporte pas de risques causés par la poussière de silice.



Une des meilleures garanties de l'industrie Garantie à vie limitée non proportionnelle et transférable[†] avec une protection de 50 ans contre la grêle et de 35 ans contre le farinage et le changement de couleur.

Double 4"
Texture brute de sciage

Double 5"
Texture brute de sciage

Horizontal 8"
Texture brute de sciage

Vertical à bague 12"
Texture de grain de bois moyen



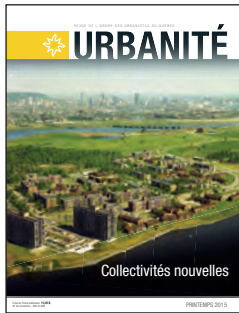
PVDF Kynar meilleur de sa catégorie

La résine de polymère fluoré ultra-souple donne un fini luxueux qui résiste aux égratignures, à la décoloration, au farinage, à l'écaillage, aux piqûres et à la croissance de moisissures.

Palette de couleurs



[†]Consultez la garantie imprimée pour obtenir tous les détails. Les marques de commerce mentionnées dans le présent document sont la propriété de Produits de bâtiment Gentek, de ses filiales ou de leurs propriétaires respectifs.
© 2015 Produits de bâtiment Gentek



L'image de la couverture est une vue aérienne provenant des Archives de Montréal qui montre l'état d'avancement, en 1971, de la première phase de développement du quartier de L'Île-des-Sœurs. Il y aura 50 ans cette année, une entente conclue sous forme de bail emphytéotique avec les Structures métropolitaines du Canada inc. permettait d'amorcer l'urbanisation de ce territoire, selon un plan directeur conçu par Johnson, Johnson and Roy, une firme réputée de consultants états-uniens (voir l'article de Dany Tremblay en page 29). C'est ce qui en fait historiquement le premier exemple d'une certaine ampleur des « collectivités nouvelles » de seconde génération réalisées au Québec, sujet du dossier du présent numéro.

» Mot du président	4	» Lecture	11
Donald Bonsant, urbaniste		LE TRAMWAY EN FRANCE Projet de ville Serge Vaugeois, urbaniste	
» Actualités	5	Les origines des paysages du Canada André Boisvert, urbaniste émérite	
L'urbanisme durable en pratique Serge Vaugeois, urbaniste		Un ouvrage passionnant sur le monde rural Paul Arsenaault, urbaniste	
Un nouveau portail sur le marché de l'habitation Marie-Claude Cantin, urbaniste, René Babin		Faire plus avec moins de pétrole? Anne-Marie Gagnon	
ÉCOFISCALITÉ Les villes en première ligne Amélie Castaing Rigaud, urbaniste-stagiaire		» Pratique municipale	14
MONTREAL Place au piéton Amélie Castaing Rigaud, urbaniste-stagiaire		LE DOMAINE KOGAN DE RIVIÈRE-DU-LOUP Une Ville aux rênes de son écoquartier David Paradis, urbaniste, Pierre-Yves Chopin	
Un Plan de conservation pour l'Île d'Orléans Paul Arsenaault, urbaniste		» International	17
LA PROTECTION DU BOISÉ DES HIRONDELLES Un pouvoir d'intervention extraordinaire pour une espèce floristique précaire M ^{re} Alexandre Desjardins		ORAN EN ALGÉRIE Construire une métropole méditerranéenne Lahouari Senouci	

dossier Les collectivités nouvelles de l'après-guerre au Québec

» INTRODUCTION Les collectivités nouvelles de l'après-guerre au Québec André Boisvert, urbaniste émérite Jacques Trudel, urbaniste	21	» RIVIÈRE-DES-PRAIRIES La planification d'un nouveau quartier montréalais Jacques Trudel, urbaniste	32	» REQUALIFICATION URBAINE Le cas des anciens ateliers Angus à Montréal Pierre St-Cyr, urbaniste	46
» Un aperçu des collectivités nouvelles du Québec André Boisvert, urbaniste émérite	22	» LEBOURGNEUF À QUÉBEC Leçon de géopolitique et vision d'avenir Serge Filion, urbaniste émérite	35	» LE PROJET BOIS-FRANC Reconversion d'un site aéroportuaire en quartier modèle Claude Charette, urbaniste	49
» RÉTROSPECTIVE L'égérie de l'urbanisme au Québec avant la profession Benoit Bégin, urbaniste émérite	25	» POINTE SAINT-FOY Une planification d'avant-garde dans les années 1970 Jean-Claude Fréchette, urbaniste	38	» Les municipalités sont-elles suffisamment outillées? Gérard Beaudet, urbaniste émérite	51
» LES 50 ANS DE L'ÎLE-DES-SOEURS Une vision continue axée sur la collaboration des acteurs Dany Tremblay, urbaniste	29	» VILLES NOUVELLES INDUSTRIELLES Fermont, une ville nordique planifiée Mireille Bélanger, urbaniste-stagiaire	40	» POUR CONCLURE... Vers les collectivités nouvelles du XXI^e siècle Jacques Trudel, urbaniste	53
		» COLLECTIVITÉ NOUVELLE DE LONGUEUIL Le point de vue d'un résident urbaniste Claude Lavoie, urbaniste	43		



» En pratique	54	Les urbanistes des Laurentides s'entretiennent du projet URBANOVA André M. Boisvert, urbaniste
LES BONNES PRATIQUES MUNICIPALES EN GESTION DE L'EAU Le Répert'EAU, une plateforme dynamique Catherine Ferland Blanchet		» À l'agenda
» Chronique juridique	56	
CERTIFICAT D'AUTORISATION ET MILIEU HUMIDE Retour sur un chassé-croisé institutionnel M ^{re} Karine Boies		
» Nouvelles de l'Ordre	58	
TOURNÉE UNIVERSITAIRE Le Programme préstagiaire bien accueilli Comité préstagiaire		



Cérémonie de remise des permis 2015

Les collectivités nouvelles

Quel sujet passionnant pour les urbanistes!

L'Ordre des urbanistes n'existait pas au début du XXe siècle lors de la première génération d'établissements planifiés. Toutefois, au cours de la seconde génération, celle de l'après-guerre, les membres de l'Ordre des urbanistes du Québec, fondé en 1963, ont joué un rôle important. En effet, en 50 ans d'histoire, plusieurs urbanistes ont participé de près à l'établissement et à la planification de collectivités nouvelles.

Encore une fois, le comité éditorial s'est surpassé pour vous offrir un dossier de grande qualité, digne des grands magazines en urbanisme. Les différents aspects qui sont abordés dans le dossier offrent une perspective historique marquant l'urbanisme d'hier et d'aujourd'hui. Les facettes explorées par les auteurs vous permettront sans aucun doute d'approfondir vos connaissances sur le sujet.

Je vous invite donc à prendre connaissance du contenu du présent numéro et à vous interroger sur le rôle que vous pouvez jouer en tant qu'urbaniste dans le développement futur de ces établissements planifiés en sol québécois.



Une nouvelle directrice générale

Après un rigoureux processus de sélection, le conseil d'administration de l'Ordre des urbanistes du Québec a confirmé, le 27 février, l'embauche de Mme Karina Verdon à titre de directrice générale. Elle est en poste depuis le 9 mars. Rappelons que l'ancien directeur général a quitté ses fonctions le 30 janvier dernier pour une retraite bien méritée.

Mme Verdon est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de HEC Montréal. Elle cumule plusieurs années d'expérience en marketing, en développement local ainsi qu'en analyse financière. Ayant travaillé autant au sein d'entreprises privées que d'organismes paragonnementaux, elle saura sans aucun doute mettre de l'avant ses compétences au service de l'Ordre et de ses enjeux organisationnels.

Pour l'Ordre des urbanistes du Québec, il va sans dire que Mme Verdon représente une valeur ajoutée par son expertise et sa polyvalence. En ces temps de changement de cap et de mise en place d'une gouvernance moderne, l'embauche de Mme Verdon apporte un vent de renouveau au sein de l'Ordre.

Je me joins à vous toutes et à vous tous afin de lui souhaiter la bienvenue et un bon succès! ✨

Le président,
Donald Bonsant, urbaniste

ORDRE DE

PROTÉGER

Réponses à vos questions
sur les ordres professionnels
www.ordredeproteger.com.

L'urbanisme durable en pratique

» SERGE VAUGEOIS, urbaniste

Le Conseil du bâtiment durable du Canada – Section du Québec tenait à Montréal, le 22 janvier dernier, une première édition fort réussie du colloque « Urbanisme durable et villes de demain ». L'évènement, qui a attiré 200 participants de jour et 350 à la grande conférence du soir, témoigne de l'intérêt du sujet et surtout du fait que la pratique de l'urbanisme durable prend son envol.

En ouverture du colloque, France Levert, urbaniste et présidente du comité de développement durable de l'Ordre des urbanistes du Québec, a fait part du travail réalisé par le comité et de sa volonté de positionner l'urbaniste comme un acteur incontournable de l'aménagement durable du territoire.

Le programme de la journée a été articulé à partir d'exemples de projets de quartiers verts ou d'écoquartiers. D'abord, un projet remarquable de mise en valeur de l'îlot central du Technopôle Angus à Montréal prévoit la construction d'immeubles résidentiels (310 unités de logement) et de bâtiments pour accueillir des bureaux et des commerces. On y retrouvera notamment un réseau d'espaces verts et publics, une érablière et une rue partagée où la priorité sera donnée aux piétons. Tous les stationnements seront souterrains. Le quartier générera son énergie et revalorisera ses déchets, et la neige sera gérée sur le site. Deuxièmement, le domaine Kogan à Rivière-du-Loup a été présenté comme l'un des premiers exemples de quartier vert en devenir hors des grandes villes du Québec. Le projet de la compagnie Windmill Development Group sur le site de la chute des Chaudières, à cheval sur Ottawa et Gatineau, témoigne d'une ambition internationale, car ses instigateurs veulent qu'il devienne le quartier le plus vert au monde. Il s'agit de transformer, en dix ans, une friche industrielle de 37 acres qui fait face à de nombreux défis environnementaux en quartier comprenant des emplois, des services et divers types de résidences. Quant à l'ÉcoDistrict du centre-ville d'Ottawa, il s'inscrit dans une approche développée en 2006 à Portland en Oregon et qui est adoptée depuis par de nombreuses villes américaines. Cette approche consiste à mettre de l'avant une série de mesures qui visent à accroître la durabilité et la qualité de vie dans les quartiers existants (bâtiments verts, parcs, pistes cyclables, etc.).



Illustration du projet de quartier vert dans le secteur des Chutes de la Chaudière à Ottawa et à Gatineau.

La soirée a été consacrée à une grande conférence sur le projet de l'écoquartier Nordhavnen à Copenhague, qui a le mérite de se développer à proximité du centre-ville, sur une friche portuaire qui sera desservie par le métro.

De plus, une discussion tenue par un panel d'experts a permis de mettre en lumière trois échelles de travail pour l'urbanisme durable : le site où se pratique l'acupuncture urbaine, le quartier où se réalise l'écoquartier, et finalement, l'échelle de la ville où s'applique une série de mesures issues d'un plan de développement durable par exemple.

En conclusion de la journée, tous les participants se sont entendus pour dire que l'urbanisme durable au Québec prend véritablement son envol avec l'ensemble des projets qui sont en voie de réalisation ou sur la planche à dessin.

Enfin, de très brefs échanges ont eu lieu sur ce que pourrait être la ville de demain. On en est malheureusement resté à des visions d'un éden où les urbains vivraient dans des forêts peuplées de cervidés et cultiveraient leur propre lopin de terre sur des bretelles d'autoroutes abandonnées. En fait, au Québec, la ville de demain sera principalement celle que l'on connaît aujourd'hui, soit une ville dominée par des quartiers de résidences unifamiliales qui continueront à générer une grande quantité de déplacements automobiles en solo. Que faire pour que les banlieues deviennent durables? Bon sujet pour un prochain colloque. ☀

1 Toutes les présentations se retrouvent à l'adresse suivante : <http://batimentdurable.ca/activites-et-formations/urbanisme-durable-et-ville-de-demain>



Un nouveau portail sur le marché de l'habitation

» MARIE-CLAUDE CANTIN, urbaniste
» RENÉ BABIN

La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), l'une des sources les plus fiables de renseignements et d'analyses sur l'habitation au Canada et dont la mission est d'aider les Canadiens à répondre à leurs besoins en matière de logement, lançait en juin dernier le nouveau *Portail de l'information sur le marché de l'habitation*. Ce nouvel outil Web accessible sans frais au grand public permet aux utilisateurs d'obtenir des renseignements utiles et de nombreuses données sur le marché de l'habitation à partir d'une seule plateforme.

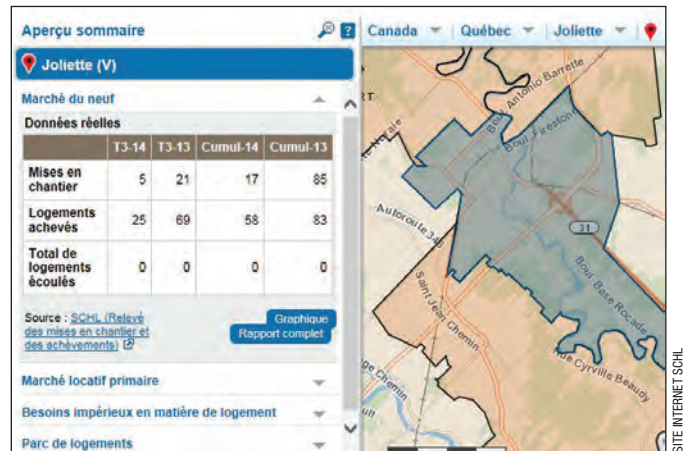
L'habitation étant l'un des principaux champs d'activités des urbanistes, nous jugions opportun de vous présenter le Portail. Celui-ci contient une foule d'informations qui pourront vous être utiles, par exemple lors de l'élaboration d'outils réglementaires pour le développement d'un nouveau secteur ou pour l'analyse de la requalification d'un site à des fins résidentielles. Les informations fournies par cet outil peuvent répondre à une gamme de besoins stratégiques, tant pour les urbanistes que pour les chercheurs et autres experts travaillant sur des questions liées à l'habitation.

Le Portail donne accès aux plus récentes statistiques sur le logement, tant aux niveaux national et provincial que municipal, ainsi que pour des quartiers ou des secteurs spécifiques. En fonction d'objectifs de recherche, l'utilisateur bénéficie rapidement de renseignements objectifs et impartiaux. Le Portail offre quatre vues ou façons différentes d'accéder à l'information, soit en mode **Aperçu**, **Comparer**, **Tableaux** ou encore **Publications**.

La fonction **Aperçu** permet d'obtenir en un seul clic les données sur le marché du neuf, le marché locatif, les besoins impérieux en matière de logement et les statistiques sur la population telles que le pourcentage de ménages privés propriétaires et le revenu moyen. À titre d'exemple, la figure ci-après, tirée du Portail, donne un aperçu du marché du neuf et d'autres données sur l'habitation dans les secteurs centraux de la ville de Joliette.

Ces informations peuvent s'avérer très utiles pour analyser les besoins futurs en matière de logement lors d'une évaluation de la diversification des typologies résidentielles.

Quant à la fonction **Comparer**, elle offre la possibilité de mettre en relief les données retenues d'un secteur pour ensuite en tirer une comparaison avec un autre quartier, une autre municipalité, ou encore à l'échelle provinciale ou nationale. Les utilisateurs peuvent également accéder à des rapports antérieurs, actuels ou comparatifs présentés dans divers extraits, notamment des tableaux, des graphiques et des cartes en formats PDF ou des feuilles de calcul pouvant être partagés avec des clients, des collègues et des intervenants.



Aperçu du marché du neuf et d'autres données sur l'habitation.

La fonction **Tableaux** permet d'obtenir des données de secteurs géographiques. Par exemple, il est possible de choisir deux quartiers pour en comparer les données afin de déterminer le dynamisme et le profil socio-économique de leur population. Certains résultats de recherche nous permettent d'identifier des secteurs en croissance par rapport au nombre de mises en chantier et au nombre de logements écoulés.

Enfin, le Portail permet également aux utilisateurs de faire une recherche par **Publications**, en accédant à des publications récentes sur le marché de l'habitation de la SCHL ou encore à des versions antérieures. Il est également possible de s'inscrire au site du Portail afin de sauvegarder des articles ou des recherches entreprises dans une bibliothèque personnalisée et d'être avisé lorsque les données de votre bibliothèque sont mises à jour. De cette façon, il est possible de ne rien manquer des dernières informations disponibles sur le marché de l'habitation.

Que l'on recherche des tendances générales, des données détaillées ou une analyse spécialisée sur le marché de l'habitation au Canada, la nouvelle application Web de la SCHL permet de gagner du temps en favorisant l'obtention rapide de toute l'information recherchée au même endroit tout en facilitant la prise de décisions éclairée dans un contexte de planification urbaine. ✨

Marie-Claude Cantin, urbaniste et René Babin sont consultants en logement abordable à la SCHL.

Pour obtenir plus de renseignements ou pour s'inscrire au Portail, visitez le site www.schl.ca et cliquez sur l'onglet *Marché de l'habitation* dans le volet *Entreprises/gouvernements/organismes de logement*.

Depuis plus de 65 ans, la SCHL est l'organisme national responsable de l'habitation au Canada et une source d'expertise fiable et objective dans ce domaine.

GRENOBLE

Créativité plutôt que publicité

» AMÉLIE CASTAING RIGAUD, urbaniste-stagiaire

La Ville de Grenoble a décidé de libérer l'espace public de la publicité en quelques mois. C'est une première pour une grande ville européenne. La Ville espère laisser davantage de place à l'expression de la créativité locale en ville. Elle ne renouvellera donc pas le contrat liant avec le groupe publicitaire JCDecaux, qui disposait de 326 panneaux publicitaires dans la ville, pour un total de plus de 2000 m² d'espace d'affichage. D'ici le mois de mai, la ville espère avoir fait enlever ces panneaux et avoir convenu avec les associations et acteurs culturels d'un nouveau dispositif à lancer en juillet avec plus de 300 points d'affichage libre, qu'elle laissera à leur disposition. Par ailleurs, 30 à 50 nouveaux arbres seront plantés à la place de panneaux publicitaires.

Éric Piolle, maire de Grenoble du parti Europe Écologie-Les Verts, résume l'esprit de cette politique : « *Il est temps d'aller de l'avant et de faire émerger une ville plus douce et plus créative. Une ville pensée à hauteur d'enfant. Une ville moins agressive*



Grenoble, rues de Bonne et Philis de la Charce

VIVRE EN VILLE

et moins stressante, au service de notre créativité et de notre identité. »

Cette politique s'inscrit dans une démarche de reconquête de la ville par et pour les habitants et les acteurs qui contribuent à sa vitalité (économie, culture, association, sport, éducation, etc.), pour en faire une ville où il fait bon vivre dans chaque quartier.

Les prochaines années devront permettre de réévaluer, à l'échelle de la métropole cette fois, la publicité sur ce mobilier urbain et le modèle économique correspondant. Une attention particulière sera portée sur les zones commerciales et les entrées de ville, où les panneaux publicitaires sont omniprésents. ✨

ÉCOFISCALITÉ

Les villes en première ligne

» AMÉLIE CASTAING RIGAUD, urbaniste-stagiaire

La table ronde « Écofiscalité : nouvelle approche pour des villes durables » a réuni une centaine de personnes le mardi 27 janvier 2015 à Montréal. SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec, y rassemblait des personnalités du milieu municipal, des milieux des affaires, universitaires, environnementaux et politiques pour discuter du rôle des villes dans la conciliation et réconciliation de l'économie avec l'environnement à travers l'écofiscalité. La Commission de l'écofiscalité du Canada, coorganisatrice du panel, entend par écofiscalité « *un ensemble de mesures qui a pour objet de corriger les signaux de prix du marché afin de favoriser l'activité économique souhaitée (création d'emplois, investissement et innovation) tout en réduisant le type d'activités non désirées : émissions de GES et pollution de l'air et de l'eau, contamination des sols* ». Cette fiscalité nouvelle émerge alors qu'est unanimement dénoncée une surdépendance des municipalités à la taxe foncière, qui conduit à l'étalement urbain et à une perte de milieux. Elle se présente comme un moyen d'infléchir ces tendances et de prendre un virage durable dans l'aménagement et la gestion du territoire.

La refonte du pacte fiscal Québec-municipalités offre une conjoncture favorable à la mise en place de l'écofiscalité selon Maxime Pedneaud-Jobin, maire de Gatineau. L'édile souligne le besoin d'une réforme au Québec pour aller plus loin, mais aussi pour outiller les municipalités.

Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville, a rappelé le rôle du financement des transports dans le développement plus ou moins durable des villes et a évoqué la nécessité de donner une valeur aux zones vertes (*greenfields*) à travers l'écofiscalité, pour en reconnaître la valeur écologique.

Pour Yves-Thomas Dorval, président-directeur général du Conseil du patronat, l'écofiscalité est un outil extrêmement performant pour internaliser les impacts environnementaux. On a cependant besoin de cohérence dans ces initiatives pour éviter toute distorsion des mesures écofiscales.

L'échelon municipal est-il pertinent pour mettre en œuvre l'écofiscalité? La question demeure ouverte selon Jean-Philippe Meloche, professeur et chercheur au CIRANO, qui craint une concurrence déloyale entre territoires et des effets de saut de mouton. ✨

MONTRÉAL

Place au piéton

» AMÉLIE CASTAING RIGAUD, urbaniste-stagiaire

La métropole veut donner plus d'espace aux piétons dans ses rues. Un plan a été dévoilé en début d'année pour aménager cinq nouvelles rues piétonnes ou partagées dans différents arrondissements. À la suite d'un appel de projets lancé en septembre 2014, la Ville a retenu cinq des dix projets soumis par les arrondissements. Ils seront réalisés dès l'automne prochain avec une contribution de la Ville-centre de 500 000 \$. Après cette annonce le 18 janvier dernier, le maire Denis Coderre s'est félicité par voie de communiqué que « ces projets simples, créatifs et rapides à mettre en place seront bénéfiques pour les résidents et les commerçants, et ce, tant au niveau économique qu'environnemental ». Retenues dans le cadre du Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées, qui appuie les arrondissements dans la piétonnisation de leurs artères, ces cinq rues piétonnes ou zones de rencontre ajouteront 1,1 km de rues piétonnes au réseau existant.

Les cinq projets retenus

- Rue **Ontario**, entre la rue Valois et l'avenue Bourbonnière
- Rue **Beaubien**, entre les rues Saint-Denis et Boyer
- Rue de **Castelneau**, entre la rue de Gaspé et l'avenue Henri-Julien
- Rue **Stanislas**, entre les rues de Londres et Stanislas
- Avenue **Park-Stanley**, entre la rue Berri et l'avenue Durham



VIVRE EN VILLE

La 16^e rue à Denver est un exemple réussi de rue partagée par bus, piétons et vélos.

Certaines rues deviendront à vocation partagée entre piétons, autobus et vélos, alors que d'autres deviendront exclusivement piétonnes. Leur traitement pourra également différer : la rue Beaubien deviendrait « un espace public », tandis que la rue de Castelneau devrait muer en « espace vert » avec une végétalisation plus marquée.

L'Administration ne précise par ailleurs pas si les rues demeureront piétonnes toute l'année ou seulement aux beaux jours. ☀️

1 LEBLANC, Étienne. « Rues piétonnes à Montréal : comment partager la voie? ». Ici.radio-Canada.ca, 20 janvier 2015. [http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2015/01/20/006-rue-pietonnes-montreal-urbanisme-amenagement-rosemont-hochelaga.shtml]

Une approche d'équipe ...
Des expertises à votre service !

Urbanisme municipal · Aménagement du territoire
Planification · Développement immobilier

www.apur.ca
514.725.2770



Un Plan de conservation pour l'Île d'Orléans

» PAUL ARSENAULT, urbaniste

Au cours des derniers mois, le ministère de la Culture et des Communications a procédé aux travaux d'élaboration et de présentation du plan de conservation de l'Île d'Orléans et a demandé au Conseil du patrimoine du Québec de tenir deux séances de consultations publiques. Lorsque ce plan entrera en vigueur, les citoyens ainsi que les municipalités disposeront d'orientations claires en matière de préservation, de réhabilitation et de mise en valeur du territoire de l'île afin d'en préserver la valeur patrimoniale.

Cet outil, qui s'ajoutera à ceux assurant la protection de bâtiments classés, s'appuie sur plusieurs constats et inventaires réalisés au fil des ans par le Ministère, la MRC, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et les municipalités. Comme le rappelle le Conseil du patrimoine du Québec, « *Le plan de conservation est d'abord destiné à guider les décisions de la ministre lors de l'autorisation d'interventions prévues aux articles 64 et 65 de la Loi sur le patrimoine culturel. Il s'adresse également aux citoyens, promoteurs et représentants municipaux qui pourront s'y référer lors de la planification d'interventions sur le territoire du site patrimonial de l'Île d'Orléans. Le plan de conservation ne se substitue pas aux outils de planification ou de réglementation mis à la disposition des municipalités pour gérer l'aménagement de leur territoire.* »

Comme le prévoit la *Loi sur le patrimoine culturel*, le processus d'adoption d'un plan de conservation nécessite la tenue de consultations publiques. Dans le cas de celui de l'Île d'Orléans, une première séance a été tenue le 21 janvier 2015 pour une présentation du plan de conservation par des représentants du ministère de la Culture et des Communications et une période de questions des citoyens et des groupes concernés. Une deuxième séance, prenant la forme d'une audience publique, a eu lieu le 24 février 2015 et permettait à ceux qui voulaient exprimer une opinion de le faire. À cette occasion, certains intervenants ont soulevé la complexité de transiger avec plus d'un organisme pour la gestion du patrimoine sur l'Île d'Orléans :

municipalités, MRC, CMQ, ministère de la Culture et des Communications ainsi que Conseil du patrimoine pour l'obtention des autorisations nécessaires aux divers travaux de construction, d'amélioration ou simplement d'entretien des propriétés situées sur un site patrimonial, sans compter les coûts plus élevés souvent engendrés par l'emploi de matériaux et de techniques de construction traditionnels. Par ailleurs, plusieurs intervenants se sont dit d'accord pour collaborer et soutenir les meilleures pratiques visant à protéger ce territoire d'une grande valeur patrimoniale. Certaines personnes ont pour leur part souligné que même si la Loi prévoit que les interventions doivent être réalisées dans une perspective de développement durable, le plan ne suggère rien en matière d'encadrement d'installation de panneaux solaires sur les toits des granges par exemple.

Par ailleurs, la ministre a indiqué par voie de communiqué que : « *Selon la Loi sur le patrimoine culturel, la ministre doit obtenir l'avis des six municipalités qui constituent la MRC de l'Île d'Orléans, ainsi que celui du Conseil du patrimoine culturel du Québec, sur le projet de plan de conservation. Après la remise du rapport de consultation et la réception des avis, le ministère de la Culture et des Communications procédera à la révision du projet de plan de conservation, qui devra être ensuite approuvé par la ministre.* » Voilà un geste de nature à préciser les orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de patrimoine en ce lieu délicat s'il en est un pour l'identité québécoise fondatrice.

Rappelons enfin que le but du Plan de conservation est justement d'encadrer les modifications du paysage patrimonial de l'île en protégeant ce qui le caractérise comme les forêts remarquables, les ensembles agricoles, les noyaux villageois, les lieux de villégiature exceptionnels et leur architecture éclectique, les vues sur le fleuve et les Laurentides, les traces des principales couches d'occupation du territoire de la seigneurie à aujourd'hui, sans oublier l'archéologie, et le tout afin de mieux circonscrire et baliser les développements suburbains en zone blanche. ✨

LA PROTECTION DU BOISÉ DES HIRONDELLES

Un pouvoir d'intervention extraordinaire pour une espèce floristique précaire

» M^e ALEXANDRE DESJARDINS

Le ginseng à cinq folioles, petite plante herbacée qui croît dans les érablières riches du sud du Québec, est au centre d'une importante bataille pour la protection d'un milieu naturel en bordure de Montréal, et qui a donné lieu à une rare utilisation d'un pouvoir d'intervention d'urgence de la part du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Située à St-Bruno-de-Montarville, la forêt des Hirondelles est un boisé de six hectares contigu au parc provincial du Mont St-Bruno. En 2006, un promoteur fait l'acquisition de ce terrain dans l'objectif d'y construire un projet immobilier de 30 habitations de prestige. L'opposition à ce projet est vive en raison de la qualité de ce milieu naturel et de la menace que représente ce projet. On retrouve en effet à cet endroit plusieurs plants de ginseng à cinq folioles. Il s'agit d'un des rares sites au Québec où l'on retrouve une population de taille viable de cette espèce.

L'inventaire initial du promoteur n'avait répertorié aucun individu de ginseng à cinq folioles, sans doute parce que l'observation sur le terrain a été effectuée avant les premières floraisons printanières. C'est plutôt une équipe de scientifiques bénévoles, à l'initiative du groupe citoyen Regroupement pour la sauvegarde de la forêt des Hirondelles, qui a fait cette découverte en 2011.

Le ginseng à cinq folioles est une espèce floristique menacée et répertoriée à l'article 2 du *Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables*. Selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, il est notamment interdit de « récolter, exploiter, mutiler, détruire, acquérir, céder, offrir de céder ou mani-

puler génétiquement tout spécimen de cette espèce ou l'une de ses parties, y compris celle provenant de la reproduction ».

La bataille pour la protection de ce boisé a pris une tournure juridique en 2012, lorsqu'une demande d'injonction a été déposée pour mettre un frein au projet de construction domiciliaire¹. Cette demande fut toutefois rejetée parce que considérée prématurée.

Après cet échec de tentative de protection du boisé des Hirondelles et de sa population de ginseng à cinq folioles par l'entremise des tribunaux, le MDDELCC est intervenu. Pour cela, le 7 septembre 2014, le MDDELCC a transmis au promoteur un Avis préalable à l'assujettissement d'une intervention à une autorisation².

Il s'agit d'un pouvoir discrétionnaire prévu à l'article 19 de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (LCPN), qui n'a été utilisé qu'à de très rares occasions depuis l'entrée en vigueur de la LCPN. Cet article donne au ministre le pouvoir de désigner d'urgence une zone qui « se distingue par la rareté ou par l'intérêt exceptionnel que présente l'une de ses caractéristiques biophysiques ».

Cette désignation aura pour effet de freiner les ardeurs d'un promoteur, comme ce fut le cas en l'espèce.

Cette intervention d'urgence du MDDELCC aura permis de préserver, au moins pour le moment, une des dernières populations d'une espèce floristique menacée. La sauvegarde d'individus d'une espèce menacée est le dernier rempart de la protection des quelques milieux naturels encore intacts dans le sud du Québec. Et miser sur l'intervention discrétionnaire du ministre de l'Environnement du Québec est un pari bien audacieux.

En effet, il aurait été préférable que ce boisé soit protégé en amont, notamment par l'entremise des outils de planification du territoire à la portée des élus municipaux. Dans ce dossier comme dans bien d'autres, une meilleure planification en amont aurait permis de faire l'économie de bien des dépenses inutiles, tant de la part des opposants que du promoteur et de la municipalité. ☀

Alexandre Desjardins, LL.M. est avocat au Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE).

Le ginseng à cinq folioles est une plante herbacée qui croît dans les érablières riches du sud du Québec. Cette espèce se retrouve dans les sous-bois des forêts feuillues matures peu perturbées, sur des terrains plats ou vers le bas d'une pente, sur des sols frais à drainage mésique. Lorsqu'à maturité, de cinq à sept ans après sa germination, sa tige peut atteindre de 20 à 60 cm et au bout de celle-ci poussent des feuilles de trois à cinq folioles et des fruits d'un rouge vif contenant d'une à trois graines. Sa racine tubéreuse peut atteindre entre 10 et 20 cm et est particulièrement recherchée pour ses vertus médicinales.



VINCENT PICHÉ / MDDELCC

1 *Alarie c. Propriétés Sommet prestige inc.*, 2012 QCCS 4258 (CanLII), en ligne [http://canlii.ca/t/fsp1]

2 Une copie de cet avis est disponible sur le site Internet du Centre québécois du droit de l'environnement, au lien suivant : <http://www.cqde.org/wp-content/uploads/2015/02/2014-09-02-Avis-préalable-dassujettissement-MDDELCC.pdf>.

LE TRAMWAY EN FRANCE

Projet de ville

» SERGE VAUGEUIS, urbaniste

Véritable éloge du tram, l'ouvrage *Tramway, Une école française* a été publié en 2014 à l'occasion d'une importante exposition sur le sujet au Lieu du Design à Paris¹. Le tramway a presque disparu des villes françaises dans les années 1950. Il fait un retour dans les années 1980. Aujourd'hui, près de trente villes sont dotées d'un nouveau réseau de tramway. Il s'agit d'un phénomène : le « tram à la française ». Il se caractérise par la redéfinition de la place des différents modes de transport et d'un réaménagement urbain de façade à façade². Il ne s'agit pas seulement d'insérer des rails, mais de modeler la ville. Le tramway devient non seulement un facteur de renouvellement urbain, mais aussi un support de modernisation de l'information voyageur, de la tarification intégrée et de la billetterie.

L'année 1975 constitue la date clé pour la reconquête du tramway. Le gouvernement lance un concours « pour un mode de transport urbain guidé, électrique, pouvant utiliser la voirie existante, avec le dessein implicite de promouvoir un tramway moderne, maillon manquant entre le bus et le métro ». Ainsi, les premières lignes de tramway sont mises en

service dans les années 1980, à Nantes, à Grenoble et à Strasbourg. « *Articulés avec des opérations de restructuration urbaine, ces projets redorent l'image des transports publics, dopent leur fréquentation, mais aussi valorisent les villes et leurs citadins* ». Les gains de clientèle sont de l'ordre de 30 %. Ainsi, « *la ville-centre retrouve un dynamisme certain, un apport de fréquentation inespéré. Des mutations commerciales se font le long des tracés de ligne : les commerces les plus désuets disparaissent et de nouveaux commerces s'installent aux abords des stations* ». À la suite de ces expériences, d'autres projets vont de l'avant et sont désormais conduits comme des projets visant à insuffler une nouvelle image et un nouveau dynamisme. Ceux-ci sont soutenus par l'État avec un cadre juridique et des dispositifs de financement, comme le versement transport prélevé aux entreprises.

Le « tram à la française » est aussi une école de design urbain. En effet, « *pour faciliter l'acceptation d'un tram par la population et les élus, les porteurs de projets ont soigné tout autant l'efficacité du service (véhicules, stations, espaces publics) ; le fameux principe d'aménage-*



ment de façade à façade a favorisé la mutation d'image des villes ». Dans les années 1980, « *le design jouait presque un rôle tactique pour favoriser l'acceptabilité des trams, les pouvoirs publics locaux finirent par considérer le design urbain permis par les trams comme un axe stratégique pour moderniser leurs villes* ».

Les promoteurs des projets de tramway ont aussi fait du véhicule un média au service de leur stratégie urbaine. Ainsi, on note des designs basés sur l'identité locale, comme l'inspiration maritime à Marseille, l'avant en flûte de champagne à Reims ou encore la forme de ver à soie à Lyon. La personnalisation des intérieurs a aussi été très poussée dans certaines villes, comme le Rhône Express à Lyon qui dessert l'aéroport. Enfin, ce modèle français s'exporte aux quatre coins du monde, comme en témoignent les tramways de Casablanca, d'Alger, de Dubaï et d'Istanbul. ✨

Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, Le Lieu du design, Paris Île-de-France, *Tramway, Une école française*, Paris, 2014, 92 pages.



Tramway à Bordeaux. Associé à une opération d'urbanisme lourde dans le centre-ville comprenant la restauration des principaux monuments, le réaménagement des quais, la refonte complète de la voirie au profit des piétons et des cyclistes

1 Le Lieu du Design a pour objectif de faire du design un atout majeur de transformation et d'adaptation de l'outil industriel et de soutenir la conception de nouveaux produits et services intégrant la démarche design. Il accompagne les entreprises, groupes et personnes dans le développement de leur projet d'innovation par le design. Il a été créé par la région Île-de-France en 2009. www.leliedudesign.com

2 L'expression « de façade à façade » caractérise le travail complet d'urbanisme, de paysage et d'architecture destiné à réduire la place de la voiture, à favoriser les circulations douces et à mieux partager l'espace public afin de modifier réellement le paysage urbain.

Les origines des paysages du Canada

» **ANDRÉ BOISVERT**, urbaniste émérite

Voici un tableau éloquent de l'évolution de l'architecture de paysage dans l'immense cadre spatiotemporel que constitue le Canada. Richement illustré, cet ouvrage s'appuie sur un large éventail de connaissances qui traduisent la multiplicité des facteurs en cause. Sa démarche, qui repose sur vingt-cinq ans de recherches et de terrain, Ron Williams la présente comme « *une synthèse du développement des "paysages conçus" au Canada* ». Tout en rappelant que la genèse des paysages commence par l'action des processus naturels, l'auteur passe en revue les grandes unités physiographiques du pays. Ces plus vieilles terres du monde forment le substrat grandiose des paysages canadiens que se sont appliqués à représenter les peintres du Groupe des Sept. Toutefois, l'intention première de Ron Williams consiste à montrer et à expliquer ce en quoi la présence humaine a modifié les paysages du Canada.

« Tout en présentant les contributions d'une suite de grands noms, l'auteur fait défiler les principaux courants artistiques, spirituels, symboliques et scientifiques qui ont jalonné l'évolution de cette profession. »

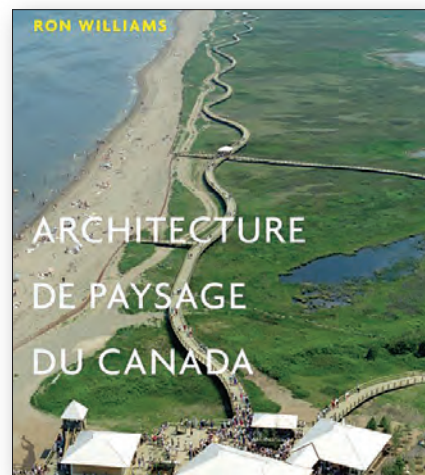
La lecture de l'ouvrage nous amène à comprendre que la notion de paysages conçus se rattache à deux filières distinctes. Tout en suivant la chronologie historique, l'auteur nous permet d'apprécier l'interaction et l'osmose de ces deux filières dans une succession de vingt-quatre chapitres regroupés en quatre parties.

Selon la plus ancienne de ces filières — ses premières manifestations remontent à la préhistoire —, de vastes unités paysagères tirent leur origine d'un rapport ethnoculturel avec le territoire. Par le mode vie qu'elle pratique de génération en génération, une population façonne plus ou moins profondément l'espace, les paysages et les écosystèmes qui l'entourent. Ainsi, on apprend que par leurs interventions

séculaires sur les forêts, liées à la chasse, les Premières nations ont « *considérablement transformé le paysage nord-américain à leur avantage* ». Il en a été de même des Européens qui, dès leur arrivée, ont commencé à imprimer leur marque sur les paysages des côtes de l'Atlantique. Les francophones « *ont créé une remarquable synthèse de paysage naturel et culturel, étendant à la campagne et à la forêt les marques et symboles de leur civilisation et de leur religion catholique* ». Le système de rang et le découpage en cantons ont aussi contribué au « *triomphe de la géométrie sur la géographie*. » Cet aspect culturel du paysage s'exprime notamment par la présence de marqueurs comme les silos à grain des prairies, les phares des Maritimes et les clochers des églises du Québec. L'auteur souligne que la structure économique et les modes de vie pratiqués depuis le XIX^e siècle comportent de nombreux effets négatifs. L'exploitation massive des

ressources naturelles — forêt, mines, hydroélectricité, extraction d'hydrocarbures, monoculture de marché et avènement de l'automobile — a produit des effets considérables sur les diverses composantes des paysages.

L'autre filière se matérialise dans la réalisation de projets qui, au fur et à mesure que se structurait la profession, sont devenus des objets signés par un concepteur, jardinier, pépiniériste et architecte de paysage. Ron Williams a réalisé une synthèse insurpassable en nous présentant la généalogie fascinante de l'architecture de paysage qui s'étend sur plus de deux siècles et dont l'urbanisme est proche parente. Tout en présentant les contributions d'une suite de grands noms, l'auteur fait défiler les principaux courants artistiques,



spirituels, symboliques et scientifiques qui ont jalonné l'évolution de cette profession. Il souligne l'importance de la tradition européenne de l'art des jardins et de l'aménagement paysager, dont certains aspects furent relayés par quelques maîtres étatsuniens. Il rappelle la contribution des écoles d'agriculture et des fermes expérimentales dans le développement essentiel des connaissances en horticulture et en botanique. L'idée de la conservation de la nature a germé au XIX^e siècle en réaction au mode d'exploitation des ressources naturelles et à la croissance rapide de villes industrielles malsaines. Cette mouvance a donné lieu à la création des parcs nationaux canadiens de même que des parcs urbains comme le Mont-Royal à Montréal, le parc Stanley à Vancouver et d'autres du même genre dans les grandes agglomérations canadiennes. Les chemins de fer canadiens, créateurs de paysages, ont aussi joué un rôle important dans la formation du Canada et de ses provinces. Plusieurs des nouvelles capitales provinciales ont trouvé leur personnalité, sous les conseils d'un architecte de paysage, dans le mouvement City Beautiful.

En somme, il s'agit d'une œuvre magistrale, un outil de connaissance essentiel à quiconque s'intéresse à l'urbanisme, à l'aménagement du territoire et à l'organisation de l'espace. ✨

Ron Williams, *Architecture de paysage du Canada*, Les presses de l'Université de Montréal, Montréal, 2014, 654 pages.

Un ouvrage passionnant sur le monde rural

» PAUL ARSENAULT, urbaniste

Pour Bernard Vachon, « *Le Québec moderne se construit non seulement avec ses métropoles, mais aussi avec ses régions et ses campagnes. Nous sommes tous modernes. Nous vivons à la ville ou à la campagne. La mobilité accrue des personnes, des biens et des systèmes de production rend désormais la campagne plus accessible, ce qui lui permet d'être désirée, fréquentée et occupée plus aisément et par un plus grand nombre* ».

Ce professeur retraité du département de géographie de l'UQAM, résident de Saint-Mathieu-de-Rioux depuis plus de 35 ans, est un passionné du rural. C'est d'ailleurs le titre de son dernier ouvrage : *La passion du rural – Quarante ans d'écrits, de paroles et d'actions pour que vive le Québec rural*. Le premier tome est disponible en version papier auprès des Éditions Trois-Pistoles et, depuis le 4 juin 2014, tous ceux publiés à ce jour sont offerts en version numérique, en collaboration avec l'organisme Solidarité rurale du Québec.

Au fil des pages de cet ouvrage, d'une envergure peu commune (il compte déjà près de 1000 pages), Bernard Vachon nous amène à prendre conscience de la complexité du monde rural et à en partager sa passion. Il livre le résultat de plus de 40 ans de réflexions et de textes issus de rapports d'études, d'articles, de contenus de cours et de notes de conférences. Ces textes, très

bien présentés et mis en contexte, permettent une meilleure compréhension du Québec rural contemporain, de sa pluralité et de ses profonds bouleversements depuis les années 1970 et même avant.

Si l'on peut noter la répétition de certains propos à travers quelques-uns des textes présentés, la lecture de cet ouvrage demeure d'un grand intérêt pour un large éventail d'auditoires. Grâce à ses propos sensibles, historiques, critiques, engagés et rigoureux, l'auteur nous livre par ses expériences professionnelles une vision originale de l'aménagement du territoire. Les textes abordent le développement local, la ruralité, la protection du territoire agricole, l'urbanisation, la gouvernance, etc. Ce recueil, qui offre une vision à la fois académique et accessible, est à consulter sans faute par tous les urbanistes passionnés du monde rural ou qui veulent en découvrir ou en redécouvrir les multiples facettes et liens avec les façons d'occuper le territoire. À lire sans faute. ✨



Les textes sont accessibles à l'adresse suivante : www.ruralite.qc.ca/fr/Enjeux/La-passion-du-rural

Faire plus avec moins de pétrole?

» ANNE-MARIE GAGNON

Dans le cadre de sa démarche de mobilisation régionale pour la réduction de la consommation de pétrole Par notre PROPRE énergie, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ) a dévoilé l'étude « Vingt milliards de dollars de plus en six ans : les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec ».

Réalisée par Renaud Gignac, économiste-conseil, cette étude démontre que réduire la consommation de pétrole de seulement 16 % en six ans au Québec générerait des bénéfices économiques considérables pour l'État, favoriserait le développement régional, créerait des emplois et allégerait les dépenses des ménages québécois. Plus précisément, l'étude montre qu'une approche modérée de réduction de la consommation de pétrole permettrait des bénéfices sur la balance commerciale de 2,3 G\$ en 2015, lesquels augmenteraient progressivement pour atteindre 4,3 G\$ en 2020. Pour les six années, ces bénéfices totaliseraient 19,7 G\$. Par ailleurs, le scénario modéré générerait 130 000 emplois annuels directs et indirects sur la même période. Ces emplois, répartis dans les

divers secteurs de l'économie, pourraient favoriser significativement le développement régional. Au chapitre des finances publiques québécoises, même en tenant compte de la baisse des revenus provenant de la taxe sur l'essence, une approche modérée dégagerait des recettes totales de 900 M\$ sur la période 2015-2020.

Enfin, du point de vue des ménages, réduire la consommation de pétrole par des choix de véhicules moins énergivores engendrerait des économies de l'ordre de 2 100 \$ à 4 300 \$ par année par foyer, soit suffisamment pour presque doubler le budget accordé aux loisirs.

D'autres options visant la réduction de la consommation de pétrole, comme le fait de choisir un lieu de résidence qui ne nécessite pas l'achat d'un véhicule supplémentaire ou encore le passage à des modes de transport collectifs ou actifs, permettent d'envisager des économies encore plus substantielles.

L'étude ainsi que le résumé à l'intention des décideurs peuvent être consultés en ligne sur le site de la campagne Par notre PROPRE énergie, du RNCREQ : www.par-notre-propre-energie.com/etude.php ✨





LE DOMAINE KOGAN DE RIVIÈRE-DU-LOUP

Une Ville aux rênes de son écoquartier

Le site est notamment formé d'une friche industrielle située aux abords de la rivière du Loup (à droite), à l'est du centre-ville (à gauche) et au sud du noyau institutionnel du Vieux-Saint-Patrice (en arrière-plan).

WREIN VILLE

Pressées par le gouvernement ou les citoyens de s'attaquer aux changements climatiques, aux modes de vie sédentaires et à la rentabilité des services publics, les municipalités québécoises sont de plus en plus nombreuses à souhaiter la mise en place de milieux de vie plus durables sur leur territoire. Au cours des dernières années, certaines ont décidé de prendre les devants, souvent inspirées par les expériences européennes amorcées il y a près de vingt ans, en se lançant dans la conception d'écoquartiers. Ainsi, le projet du Domaine Kogan, mené par la Ville de Rivière-du-Loup, se veut une plateforme d'expérimentation permettant d'ouvrir la voie à des initiatives similaires au Québec.

» DAVID PARADIS, urbaniste
 » PIERRE-YVES CHOPIN

Les municipalités sont confrontées aux difficultés qu'éprouvent les promoteurs privés à concevoir des ensembles qui, au-delà des technologies vertes, offriront une réponse convenable aux enjeux urbanistiques auxquels elles font face. En d'autres termes, créer un lotissement de bâtiments verts ne suffit pas pour en faire un quartier durable, surtout si sa localisation perpétue l'étalement urbain. Pour éviter cet écueil, les municipalités ont la possibilité de reprendre le contrôle de leur urbanisation, tant dans l'énoncé des objectifs poursuivis que dans les stratégies de mise en œuvre à déployer.

L'écoquartier, un concept méconnu

L'écoquartier est un concept encore mal compris au Québec, d'autant plus qu'aucune définition précise n'est proposée par le gouvernement, ce qui a obligé pendant longtemps les décideurs publics et les professionnels à se référer à des théories, des démarches

ou des outils portant sur le développement durable en général, parmi lesquels il est aisé de se perdre. L'étude approfondie des quartiers modèles étrangers permet toutefois d'identifier les principes incontournables suivis par tout écoquartier digne de ce nom.

Tout d'abord, un écoquartier est quelque chose de simple : un morceau de ville bien conçu, agréable et efficace. Plus qu'un projet immobilier agrémenté de technologies vertes, il permet de consolider la ville existante, et son apport est bénéfique à l'ensemble de la collectivité. Son impact sur l'environnement est limité; il permet de densifier les quartiers existants et d'optimiser les infrastructures et les équipements en place, plutôt que d'empiéter sur les territoires agricoles ou naturels. Il est bien relié au réseau structurant de transport en commun ou pose les bases de sa mise en place s'il est inexistant. Compact et offrant une mixité d'activités, il facilite l'accès de la population

aux services. Ses espaces publics privilégient les plus vulnérables – piétons et cyclistes, enfants et aînés – et la place de la voiture y est réduite. Les bâtiments y sont sobres, mais ergonomiques. Enfin, l'architecture, les logements et les modes de tenure y sont diversifiés, à l'image des résidents visés. Autrement dit, l'écoquartier replace l'humain au cœur de la réflexion et ne néglige pas les impacts économiques et environnementaux des choix collectifs.

Le Domaine Kogan, un écoquartier développé par la Ville

L'emplacement choisi, niché dans un méandre de rivière, est formé d'une friche industrielle détenue par la Ville (autrefois le site de l'usine Calko) et d'une propriété commerciale privée voisine. Situé à deux pas de la rue Lafontaine, qui sert de colonne vertébrale au centre-ville, le site couvre à peine deux hectares, mais constitue néanmoins une occasion unique de

Figure 1



L'écoquartier atteint une densité élevée (100 log/ha) tout en préservant l'échelle humaine en ayant recours à la compacité plutôt qu'à la hauteur des bâtiments.

VIVRE EN VILLE

retisser les liens entre la ville et sa rivière, et ce, au profit de tous.

Pour y parvenir, la Ville a tout d'abord choisi de rester maître d'ouvrage du projet. Elle s'est ensuite adjoint des partenaires experts, dont Vivre en Ville à titre d'assistant à la maîtrise d'ouvrage, pour l'aider dans la conception et la mise en œuvre. Elle a enfin mis sur pied un comité de travail qui fait office de bureau de projet, auquel siègent le directeur général et les directeurs de chaque service municipal concerné : une façon d'enrichir le concept en continu, d'éviter les incompréhensions et de maintenir l'adhésion des professionnels au projet.

Des choix stratégiques pour un concept hors norme

La conceptualisation du projet, s'appuyant sur une analyse urbanistique itérative aux différentes échelles de la ville, a conduit à l'élaboration d'un écoquartier dont la portée dépasse largement les frontières du site : une occasion de donner un nouveau souffle au centre-ville, d'initier une densification à long terme des environs et de renforcer certains parcours de déplacements actifs.

La première décision prise a été de structurer le Domaine Kogan à partir des liens unissant le centre-ville, la rivière du Loup et sa principale chute.

Pour y parvenir, les voies de l'écoquartier ont été tracées de manière à compléter la trame existante. Ces voies convergent au cœur de l'ensemble vers une place multifonctionnelle qui facilite le passage des promeneurs allant de la rue Lafontaine au parc riverain. Cette place sert également de toiture à un stationnement souterrain destiné aux logements qui l'entourent.

La seconde décision a été de miser sur la compacité à échelle humaine du cadre bâti, plutôt que sur la hauteur des bâtiments, pour atteindre une

densité élevée. Ainsi, même si le concept propose la construction d'environ 200 logements, les immeubles ne dépassent généralement pas quatre étages. Pour y parvenir, différentes mesures ont été préconisées :

- le stationnement de surface est pratiquement banni du quartier, et les ratios de stationnement sont généralement réduits à une case par logement;
- les rues sont étroites, les marges avant sont réduites autant que possible, et les bâtiments sont mitoyens;



La végétalisation des rues du Domaine Kogan crée un réseau vert propice aux déplacements actifs entre la rivière du Loup et les principales destinations du centre-ville.

VIVRE EN VILLE

Figure 2

- les cours arrière sont parfois partagés par plusieurs résidents, tandis que les toits sont investis comme espaces d'agrément (voir la figure 1).

Une troisième décision a été d'assurer la diversité bâtie et sociodémographique de l'écoquartier. Pour y parvenir, la trentaine de bâtiments proposés a été répartie en 17 lots attribuables à des promoteurs distincts, voire à des groupes d'autopromotion¹. Une telle fragmentation du projet permet de maximiser la diversité des bâtiments : une architecture qui varie grandement sur une même rue et une typologie de logements assez diversifiée pour répondre aux besoins d'une clientèle aux multiples visages.

Enfin, si la qualité de vie et l'optimisation des ressources ont guidé la conception du Domaine Kogan, les considérations environnementales n'ont jamais été

perdues de vue. Ainsi, les rues de l'écoquartier, tout comme celles y conduisant, seront végétalisées de façon à créer un réseau vert unissant la ville et la rivière. Les eaux de pluie seront gérées (retenues, infiltrées, filtrées) naturellement, réutilisées et mises en valeur avant d'être retournées au cours d'eau. Pour leur part, les bâtiments seront soumis à des critères exigeants d'efficacité énergétique inspirés des normes existantes et feront appel à des matériaux locaux pour valoriser l'économie et l'expertise locales (voir la figure 2).

Une démarche qui esquisse un modèle d'écoquartier pour le Québec

La mise en œuvre d'un tel projet urbanistique est une démarche longue, et les embûches peuvent être nombreuses. Plusieurs étapes restent à

franchir pour passer du concept à la réalité. Chose certaine, en sortant des sentiers battus, en planifiant elle-même finement un projet majeur au cœur de la ville, Rivière-du-Loup pose un geste fort : elle fait de l'intérêt public et du développement durable les préoccupations centrales du développement urbain. Mais plus que tout, cet exercice de planification permet de souligner que les municipalités qui osent reprendre les rênes de leur développement urbain sont plus à même que les autres de voir éclore, à très court terme, des milieux de vie véritablement durables, et donc de servir de modèles pour le Québec. ✨

David Paradis, urbaniste, est directeur, Recherche, formation et accompagnement au sein de l'organisme Vivre en Ville. Pierre-Yves Chopin est chargé de projets au sein de l'organisme Vivre en Ville.

¹ VIVRE EN VILLE (s.d.). « Autopromotion » : [http://collectivitesviables.org/articles/autopromotion/]; CASTAING-RIGAUD, Amélie et Christian PETIT (2013). « L'autopromotion, faire son nid ». *Esquisses*, vol. 24, no 3, p. 54-56.

Terrapex

1-888-448-3899

Environnement

WWW.TERRAPEX.CA

DES SOLUTIONS ENVIRONNEMENTALES

POUR UN MEILLEUR AVENIR

TERRAPEX ENVIRONNEMENT LTÉE EST UNE FIRME D'ENTREPRENEURS EN DÉCONTAMINATION, DE CONSULTANTS EN ENVIRONNEMENT ET EN GÉOTECHNIQUE.

ENTREPRENEURS :

- ✓ Décontamination clé en main
- ✓ Traitement in situ
- ✓ Amiante

CONSULTATIONS ENVIRONNEMENTALES :

- ✓ Évaluation environnementale de site (Phases I et II)
- ✓ Certificat d'autorisation
- ✓ Inventaire des matières dangereuses
- ✓ Vérification de conformité environnementale
- ✓ Experts accrédités par le MDDELCC

GÉOTECHNIQUE :

- ✓ Études
- ✓ Laboratoire
- ✓ Contrôle de matériaux

Terrapex

MONTRÉAL - QUÉBEC - ESTRIE / CENTRE DU QUÉBEC - BEAUCE

Environnement

1-888-448-3899

WWW.TERRAPEX.CA

ORAN EN ALGÉRIE

Construire une métropole méditerranéenne



Vue du boulevard Front de mer avec une partie du port d'Oran et des nouveaux développements à l'est de la ville.

INES SENOUCI

Un ambitieux plan de modernisation de la ville d'Oran a été lancé en 2011 par le gouvernement algérien. L'objectif est de faire de la seconde ville d'Algérie « la métropole qui va rayonner sur la Méditerranée ». La réalisation de ce plan d'ici 2025 est estimée à 20 milliards de dollars¹ et mise principalement sur la construction de grands projets structurants. Une métropole se construit-elle seulement à partir de grands projets? Quels sont les autres ingrédients nécessaires?

» LAHOUARI SENOUCI

Ce plan initié par le gouvernement comprend 31 projets structurants, dont des infrastructures d'envergure comme l'agrandissement du port d'Oran; la nouvelle aérogare de l'aéroport d'Oran-Es-Sénia; le tramway; le métro; la création d'un second centre hospitalier universitaire et d'un stade olympique; l'agrandissement du port d'Oran; la construction de voies de contournement et de 40 000 logements; la mise en valeur et la restauration des sites historiques et du vieux bâti; l'aménagement d'équipements récréatifs (parcs thématiques, aquarium, port de plaisance, marinas, jardin citadin, etc.) ainsi qu'une « tour signal » de plus de 330 mètres dédiée aux nouvelles technologies de la communication et bien d'autres.

L'État contribuera à hauteur de 30 %. Pour le reste du financement, le secteur privé sera mis à contribution avec la possibilité d'un partenariat public-privé.

Il faut dire que la volonté politique et le soutien financier manifestés jusqu'à présent par le gouvernement témoignent de l'engagement d'aller de l'avant avec le plan de modernisation².

En se promenant à travers la ville, au cours des dernières années, on a pu constater qu'une nouvelle ville était en train de naître. Plusieurs réalisations ont vu le jour comme le tramway inauguré en 2013, le lancement des premiers travaux de prospection pour la réalisation du métro d'Oran en 2014, la construction de la nouvelle aérogare de l'aéroport d'Oran, le lancement en automne 2014 du mégaprojet routier devant relier sur 35 km les communes de l'ouest de la ville à celle de l'est pour désengorger le réseau urbain, sans compter les nombreuses tours d'habitation et les hôtels de grande classe sur la frange est du front de mer. Les façades des grands immeubles du centre-ville ont été ravalées et mises au goût du jour,

ce qui a eu pour effet de mettre en exergue la richesse architecturale des édifices d'Oran et de rehausser la beauté des boulevards du centre-ville. Des opérations de restauration du vieux bâti ont été lancées afin de veiller à la conservation et à la mise en valeur du patrimoine archéologique et architectural, témoin du passé andalou, espagnol, turc et français de la ville. Le débat actuel à Oran porte sur l'appropriation des berges de la méditerranée.

Ces interventions produisent des effets collatéraux, car elles ont « oublié » les aménagements urbains qui devaient encadrer les infrastructures d'envergure et adoucir les externalités négatives de l'implantation et de la mise en circulation du tramway, par exemple. L'état de désolation d'une partie des grands boulevards et des grandes avenues, jadis lieux de grandes activités commerciales (fermeture de commerces, notamment), et la congestion des artères centrales en

¹ Lors de son lancement, le plan de modernisation de la ville d'Oran était estimé à 14 milliards d'euros.

² Une enveloppe financière de 358 milliards de dinars, soit l'équivalent de 4 milliards de dollars américains, a été allouée à la wilaya d'Oran durant la période 2010-2014 pour la réalisation des infrastructures d'envergure.



Le tramway empruntant la rue Emir Abdelkader au centre-ville.

INES SENOUCI

sont quelques-uns des exemples patents des effets « tramway ».

Les défis à relever sont nombreux pour cette importante cité méditerranéenne au riche passé historique. Comment atteindre cet ambitieux objectif en 2025, à savoir inscrire Oran sur la carte des grandes métropoles méditerranéennes modernes, telles que Barcelone, Marseille ou Alger, pour ne citer que celles-ci ?

En ce début du XXI^e siècle, le concept est d'actualité, eu égard à la concurrence que se livrent les grandes villes et les métropoles de par le monde pour attirer des investisseurs et des institutions de haut calibre tels les centres décisionnels (banques, organismes internationaux, grandes entreprises multinationales, centres de recherche d'envergure, etc.). Elles concentrent la chaîne des fonctions

stratégiques, le commandement, l'innovation, la production de pointe, les services supérieurs; elles accaparent les sièges sociaux, mais aussi la recherche-développement³.

Une métropole ne peut se définir simplement par sa taille ou par sa localisation, même si elle compte plus d'un million d'habitants et bénéficie d'une position stratégique. Le poids démographique ne suffit plus de nos jours pour figurer parmi les métropoles du XXI^e siècle. Une métropole moderne se construit sur le long terme en misant, entre autres, sur ses atouts et en veillant à la qualité de vie de ses habitants. Il va sans dire que la démarche ne se limiterait pas uniquement à la construction de tours d'habitation, d'aquarium, de stade de football et d'infrastructures d'hébergement de grande classe ou à la réhabilitation du vieux bâti, ni à l'implantation et à la mise en circulation du tramway ou du métro⁴.

L'attraction et la rétention des entreprises et des grands centres décisionnels afin de créer la richesse sont fortement corrélées, entre autres, avec les aménagements urbains, l'environnement, le climat social et la qualité de vie qu'offrent ces villes. La modernisation de la ville d'Oran demeure un préalable pour aspirer à se hisser au niveau des métropoles méditerranéennes modernes. Plusieurs défis sont à relever au préalable, notamment les suivants.

L'amélioration du cadre de vie et la correction des inégalités territoriales

La mise à niveau de la ville va bien au-delà de la mise en place de grosses infrastructures pour répondre à des besoins ponctuels. L'objectif recherché est l'amélioration du cadre de vie des habitants, la correction des inégalités territoriales, la création d'emplois et la construction d'une ville durable.

L'investissement dans les infrastructures économiques (développement des entreprises, entrepreneuriat), sociales (habitat et services urbains de qualité), scientifiques (formation, recherche) et cultu-

relles (bibliothèques, salles de spectacles et de cinémas, etc.) qui concourent à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens est un préalable pour aspirer à figurer parmi les métropoles méditerranéennes. D'ailleurs, plusieurs de ces éléments figurent à l'agenda du nouveau wali, représentant du gouvernement au niveau de la wilaya⁵, éléments auxquels il veut d'abord s'attaquer sans pour autant remettre en cause le plan de modernisation initié par son prédécesseur.

La gouvernance territoriale : implication et concertation des acteurs locaux

L'implication et la concertation des acteurs locaux et régionaux (élus, universitaires, gestionnaires, hommes d'affaires, représentants de la société civile, etc.) sont un gage de réussite pour peu que la démarche soit menée dans le respect et la transparence. Il s'agit de réfléchir ensemble et de rapprocher les centres décisionnels des acteurs locaux, proches des citoyens. L'objectif recherché est de favoriser le sentiment d'appartenance chez l'ensemble des citoyens et l'appropriation du projet par ces derniers.

Un aménagement majeur comme celui entraîné par le plan de modernisation d'Oran mérite d'être clairement défini, expliqué, encadré et structuré sur le moyen et le long terme. Il n'est pas l'affaire d'un groupe restreint d'experts ou de gestionnaires, mais l'affaire de tous les citoyens. Les changements qu'entraîne une telle démarche concernent aussi bien la dynamique urbaine, sociale et environnementale qu'économique.

La gouvernance du projet : responsabilité et suivi

Les méthodes et les approches de gestion des métropoles ont évolué en fonction de la complexité du fonctionnement de ces dernières. La métropolisation entraîne une nouvelle reconfiguration du partage des responsabilités et appelle à une clarification du niveau des interventions et des responsabilités territoriales des institutions locales et régionales en place.

3 Manzogol, Claude (2009). « La nouvelle économie et les territoires de la métropole au temps de la métropolisation et de la mondialisation », dans *La métropolisation et ses territoires* sous la direction de Gilles Sénécal et Laurence Bherer, pages 3 à 21, Montréal : Presses de l'Université du Québec.

4 Lahouari, Senouci (2014). « Oran, métropole méditerranéenne. Rêve ou réalité ». *Le Quotidien d'Oran*, 30 septembre et 1^{er} octobre 2014, page 17.

5 La wilaya est une division administrative du territoire algérien. Celle d'Oran couvre une superficie de 2 114 km² et compte plus de 1,6 million d'habitants.

Exemple de restauration de façades d'immeubles, boulevard de La Soummam.



IMÈS SENOUCI

dans le long terme. Mais, construire une métropole méditerranéenne ne signifierait-il pas construire une ville inclusive où il fait bon vivre; « une ville en santé » en veillant à l'accès à l'eau, à l'assainissement, au recyclage, à la culture, aux médias, à l'éducation, aux soins de santé, au transport et au logement pour tous; une ville innovante et dynamique qui sait attirer de nouveaux talents et des investisseurs pour créer des emplois; une ville où rayonne la culture du terroir et d'ailleurs grâce aux talents dont elle regorge; une ville dont l'environnement soutient et stimule la connaissance et le savoir grâce à son réseau universitaire, aux laboratoires de recherche et aux institutions de formation professionnelle et aux industries qu'elle compte? Enfin, une ville où les citoyens ont droit au chapitre et se sentent concernés et entendus dans la réorganisation de leur cité. ☀

La gestion proprement dite du projet implique au préalable la définition des responsabilités à tous les niveaux d'intervention et de suivi des réalisations. La mise en place d'une institution administrative supralocale autonome, dotée de pouvoirs décisionnels comme on en voit ici ou ailleurs de par le monde, aurait le mérite d'être responsable des actions dont elle coordonne la réalisation d'une part, et d'autre part,

d'assurer le suivi du plan d'action. L'autre grand intérêt d'une telle institution est de survivre aux mouvements des élus, des gestionnaires et des administrateurs.

En conclusion, l'objectif de faire de l'agglomération d'Oran une métropole méditerranéenne moderne est un objectif louable en soi, auquel nous souscrivons et dont la réalisation devrait s'inscrire

Lahouari Senouci est détenteur d'un doctorat en analyse régionale et aménagement du territoire de l'Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne et d'un doctorat en aménagement de l'Université de Montréal. Il a aussi complété un stage postdoctoral à l'INRS-Urbanisation à Montréal. Il est natif d'Oran.

Grâce à
votre Ordre,
vous pouvez
économiser plus



Obtenez vos tarifs de groupe exclusifs!

1 888 476-8737
lapersonnelle.com/ouq

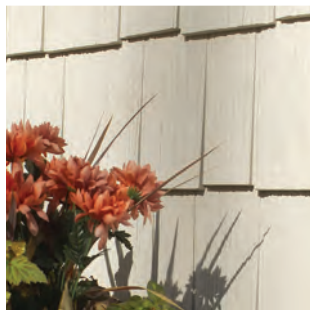


laPersonnelle
Assureur de groupe auto, habitation
et entreprise

Certaines conditions s'appliquent. La Personnelle désigne La Personnelle, assurances générales inc.



Imaginez les Possibilités



La Polyvalence de la conception n'est que le début.

Le Québec
Choisit le
Vinyle

Commencez par le fait que seuls les revêtements de vinyle offrent la palette diversifiée de profils pré-finis, couleurs, textures, garnitures et accessoires pour répondre à un éventail de styles de balayage à domicile et de goûts de conception.

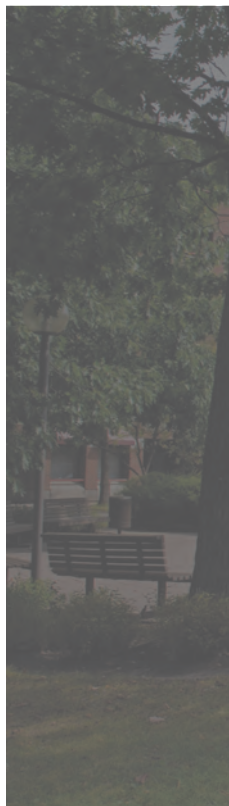
Maintenant, considérons la façon dont il a été prouvé pour résister à l'épreuve du temps, y compris la rétention de la couleur, avec considérablement moins d'impact sur l'environnement que le fibrociment ou la

brique. Puis ajouter quelques-unes des garanties les plus longues et les plus fortes dans l'industrie du revêtement.

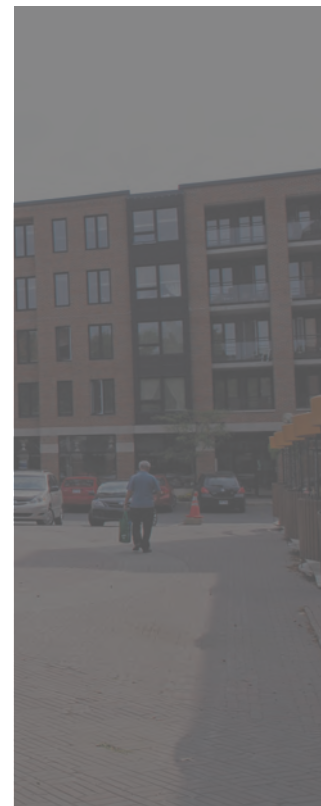
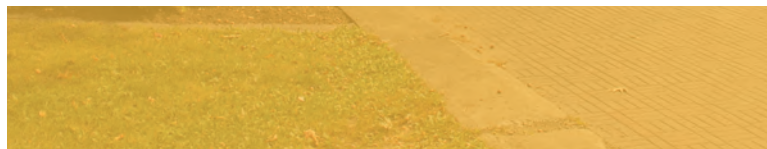
Magnifiquement polyvalent. Vérifiable vert. Une valeur sans égale. Il n'est pas étonnant que le revêtement de vinyle d'aujourd'hui est le revêtement extérieur le plus populaire au Canada.



Pour en savoir plus
www.choisitlevinyle.org



ANDRÉ BOISVERT



Les collectivités nouvelles de l'après-guerre au Québec

Le Québec moderne a connu deux générations d'établissements planifiés assimilables à la notion de « collectivité nouvelle ». La première s'amorce au début du XX^e siècle et se rattache à la vague d'industrialisation basée sur la mise en valeur de l'hydroélectricité et sur l'exploitation des ressources naturelles. Elle a relevé principalement d'entreprises industrielles qui entendaient ainsi loger leurs cadres et leurs employés dans de bonnes conditions. La seconde génération se rattache plutôt à la vague d'urbanisation de l'après-guerre, alors que quelques municipalités ainsi que des sociétés privées ont créé des établissements planifiés, s'inspirant de diverses formules. Même si le modèle des « villes nouvelles » européennes a souvent servi de source d'inspiration, le vocable « collectivité nouvelle » a davantage été utilisé pour désigner ces expériences, c'est pourquoi il a été retenu comme titre et thème du présent dossier.

L'examen de cas d'espèce de cette seconde génération présente un intérêt certain. Sans que c'en soit une liste exhaustive, les collectivités mentionnées dans le dossier n'en constituent pas moins un éventail assez représentatif. Plusieurs professionnels

actifs au cours de cette période ont placé de l'espoir dans ce type d'urbanisme offrant du caractère et de l'unité dans l'agencement des formes, des fonctions et des densités. On peut se demander ce qu'a été l'impact de ces projets sur la gestion de l'urbanisation. Ont-ils produit des cadres de vie de qualité? L'approche des collectivités nouvelles a-t-elle encore un avenir? Si oui, sous quelle forme et selon quel mode de réalisation?

Ce dossier permet aussi de mettre en lumière le travail des urbanistes qui ont participé à ce mouvement. Plusieurs ont accepté d'en témoigner ici, à partir de points de vue différenciés. Leurs contributions sont présentées dans un ordre à peu près chronologique, complétées par des analyses de portée générale. Nous espérons qu'elles susciteront une réflexion sur les formes de planification les plus susceptibles de répondre aux défis d'aujourd'hui.

Bonne lecture! ✨

» **ANDRÉ BOISVERT**, urbaniste émérite

» **JACQUES TRUDEL**, urbaniste pour le Comité éditorial



Première génération des collectivités nouvelles : l'exemple de la ville d'Arvida

LUCIE K. MORISSET

Un aperçu des collectivités nouvelles du Québec

La pratique de l'urbanisme depuis plus de cinquante ans au Québec s'est attachée, dans une large mesure, au contrôle de la croissance urbaine de type organique. Malgré une référence à la création de « villes nouvelles » dans la proposition de schéma de loi-cadre formulée par la Commission provinciale d'urbanisme en 1968, on ne retrouve pas de mention de ce concept dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* adoptée en 1979. Le Québec moderne a néanmoins connu deux générations de « collectivités nouvelles », la première étant représentée surtout par les villes de compagnies du début du XX^e siècle, la seconde, par les collectivités nouvelles de l'après-guerre.

» **ANDRÉ BOISVERT**, urbaniste émérite

Une « ville nouvelle », selon le vocable popularisé surtout dans l'Europe d'après-guerre (voir l'encadré), a comme caractéristique première d'être le résultat d'un programme et d'un plan préétabli, ce qui suppose une mise en œuvre inscrite dans un processus de prise de décision unifiée. Ce sont des considérations pratiques qui engendrent ce type de projets, bien qu'ils soient souvent inspirés d'un certain idéal. Dans les faits, les nombreux paramètres en cause peuvent engendrer de multiples variantes de villes nouvelles. Toutefois, au point de départ, on trouve généralement une personne morale propriétaire du site ou encore investie du mandat de gérer l'opération.

Dans le secteur privé, la réalisation d'une ville nouvelle peut relever d'une vision philanthropique, communautaire (coopérative, OSBL) ou mercantile. Dans ce dernier cas, une entreprise ou un con-

sorcion financier procède à l'aménagement d'une ville nouvelle dont les caractéristiques permettent de rapporter un bénéfice. Des entreprises d'affaires réalisent une ville nouvelle en appui à un investissement industriel ou minier, surtout si celui-ci se situe hors de l'écoumène afin d'offrir à son personnel un cadre de vie de bonne qualité.

Dans le secteur public, plusieurs pays européens — dont le Royaume-Uni (New Town Act de 1946), la France (villes nouvelles autour de Paris), les Pays-Bas — ont utilisé au cours de XX^e siècle diverses formules de création de villes nouvelles. Tout en visant des motifs d'équité sociale, celles-ci s'inscrivaient dans une politique nationale de logement et d'aménagement du territoire. Pour ce faire, le territoire destiné à une ville nouvelle était retiré du régime municipal du pays et relevait d'une agence publique rattachée à une instance supérieure de l'État.

Sur le plan conceptuel, on cherche généralement à donner une personnalité propre à une ville nouvelle. Certaines sont construites *ex nihilo*, alors que d'autres se greffent à un noyau villa-geois. On peut caractériser une ville nouvelle en la situant sur une échelle par rapport aux paramètres suivants :

- **Autonomie relative et multifonctionnalité.** Accessibilité à des emplois sur place à une partie de la population ainsi qu'à des biens et services commerciaux et communautaires. L'autonomie résulte de la présence de plusieurs fonctions, ce qui a pour effet de restreindre les besoins de mobilité.
- **Mixité sociale.** Conception qui permet la cohabitation harmonieuse de plusieurs catégories sociales et de plusieurs cohortes d'âges.
- **Qualité de l'organisation physico-spatiale.** Notion large qui dépend notamment de l'esthétisme, de l'harmonie des formes, de la qualité du

bâti, de la présence d'espaces verts et bleus, des variables liées à l'écologie humaine, notamment l'environnement sonore, les microclimats, etc.

- **Caractère durable.** Bilan énergétique favorable inscrit dans la qualité du bâti et réduction des besoins en transport, faible consommation d'eau, système de rétention des eaux de drainage de surface, etc.

Rappel historique

Rappelons que la notion de ville nouvelle repose sur des assises historiques anciennes. L'origine de la civilisation (notamment à Sumer et dans la vallée de l'Indus) coïncide avec l'apparition des premières concentrations urbaines. Dès lors, celles-ci se créent selon deux modèles : elles suivent un plan préétabli ou elles résultent d'une croissance organique, donc sans coordination. Dans l'antiquité, et particulièrement dans les villes coloniales grecques et romaines, on retrouve par exemple des villes basées sur un plan de rues en damier.

Autre exemple : au moyen âge, l'Europe de l'Ouest, ayant connu une période d'expansion démographique et un essor de l'économie rurale, devient le théâtre de la construction de « bastides », parfois appelées « villes neuves ». Il s'agit d'établissements urbains érigés avec le soutien royal, seigneurial et religieux, souvent selon un plan en damier, où prévaut un contrôle strict de l'utilisation du sol. Au XIII^e siècle, dans le sud-ouest de la France, on en a construit quelques centaines, ce qui a notamment permis aux autorités d'exercer un contrôle sur les populations.

Au XIX^e siècle, la révolution industrielle crée un contexte qui favorise un renouveau de l'environnement et de l'habitat urbain et qui relance l'idée de ville produite selon un plan. L'Angleterre connaît alors une concentration rapide et désordonnée de populations ouvrières dans de grands centres. En quelques décennies, les conditions de vie dégèrent. Le Britannique Sir Ebenezer Howard (1850-1928), inspiré notamment par les courants utopiste et philanthropique, lance l'idée de construire des villes à la campagne. En 1898, il publie

Garden Cities of To-morrow, un livre qui donne le coup d'envoi au vaste mouvement des cités-jardins qui aura un rayonnement mondial.

Les deux générations de collectivités nouvelles au Québec

Les villes de compagnies

La première génération commence au début du XX^e siècle et se rattache en partie à la vague d'industrialisation basée sur l'exploitation des ressources naturelles et l'aménagement de sites offrant un potentiel pour la production d'hydroélectricité. Cependant, c'est ici même au Québec, à Pointe-Claire, au bord du lac Saint-Louis, que Frederick J. Todd réalise Bowling Green à partir de 1905, une des toutes premières cités-jardins¹. Le même architecte paysagiste reçoit vers 1914 le mandat de concevoir la ville de Mount-Royal (*The Model City*), un *transit-oriented development* (TOD) avant la lettre, issue d'un amalgame des concepts de la cité-jardin et du mouvement *City Beautiful*.

Dans le secteur industriel, la Compagnie internationale de papier (CIP) a confié à Thomas Adams — un des pionniers de l'urbanisme au Canada — le mandat de concevoir les plans de la ville de Témiscaming (1917) sur le modèle de la cité-jardin. La Shawinigan Water and Power Company a adopté un schéma d'urbanisme conçu par la firme mont-réalaise d'ingénierie Pringle & Sons. Ce schéma, qui prévoyait une population de 20 000 personnes pour la ville de Shawinigan, était organisé sur une grille de rues quadrangulaire et anticipait de futurs projets industriels. La ville industrielle d'Arvida a été construite à partir de 1927 par la compagnie Alcoa — devenue plus tard Alcan, puis Rio Tinto Alcan. Constituée de maisons unifamiliales, elle compte aujourd'hui une population d'environ 12 000 personnes.

Enfin, autre modèle, une association citoyenne est à l'origine de la Cité-Jardin du Tricentenaire dans le quartier Rosemont, à Montréal. Le projet visait à offrir des résidences à un prix abordable

Collectivité nouvelle ou ville nouvelle?

Les vocables « collectivité nouvelle » et « ville nouvelle » sont parfois utilisés d'une manière interchangeable. « Ville nouvelle » (ou « *new town* ») est courant en Europe, où ce terme a été associé à un modèle d'urbanisme volontariste et de développement urbain dirigé qui s'est répandu dans de nombreux pays de l'Ouest et de l'Est européens après la Deuxième Guerre. Ce modèle a par ailleurs essaimé à travers le monde et a servi souvent d'inspiration aux urbanistes d'ici comme d'ailleurs.

Lorsqu'elles ont été utilisées en Amérique du Nord, les expressions « *new town* » ou « ville nouvelle » référaient généralement aux exemples européens. En effet, dans le cas des réalisations nord-américaines qui s'en sont inspirées, il s'est agi, plutôt que de villes nouvelles à l'européenne, de communautés généralement de plus petite taille et d'opérations plus limitées quant aux moyens publics mis en œuvre, notamment en matière de propriété foncière.

L'expression « *new community* » a été préférée pour désigner le programme fédéral découlant du *New Community Development Act* de 1970 qui a eu cours aux États Unis dans la décennie suivante, et c'est la même expression qu'on trouve dans une section de la *Loi nationale de l'habitation* permettant la mise en œuvre d'un programme fédéral/provincial visant à soutenir la réalisation de tels établissements (LNH, Partie XI, art. 84, version anglaise). Le fait que l'expression « *new community* » a été traduite par « collectivité nouvelle » dans la version française de la Loi a probablement contribué à l'usage répandu du terme au Québec. **AB/JT**

¹ Williams, Ron (2014). *Architecture de paysage au Canada*, Les Presses de l'Université de Montréal, pp. 272-273.

aux familles ouvrières. Le plan de lotissement a été réalisé, dans sa forme finale, par l'architecte et urbaniste Samuel Gitterman.

Les collectivités nouvelles de l'après-guerre

La seconde génération se rattache plus particulièrement à la vague d'urbanisation de l'après-guerre. Certaines municipalités et des sociétés privées ont réalisé des collectivités nouvelles dans une diversité de situations : dans la ville construite, en périphérie ou en dehors des périmètres urbains, ou encore sous forme de projets se situant hors de l'écoumène.

En 1947, la famille Simard lance le projet de Préville sur la rive sud à proximité du pont Victoria. Sous la direction des professeurs John Bland et Harold Spence-Sails de l'Université McGill, Jacques Simard, le deuxième président de l'OUQ, y conçoit une collectivité nouvelle inspirée des villes nouvelles britanniques.

À la fin des années 1950 s'amorce à Trois-Rivières la construction du quartier Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle, un projet de collectivité nouvelle qui s'inspire à la fois de l'idée d'unité de voisinage et du village québécois traditionnel².

Au début des années 1960, l'annonce de la construction du pont Champlain incite un syndicat financier qui a acquis les terrains nécessaires, à construire la ville de Candiac³ selon un plan préétabli. Bénéficiant aussi du nouveau pont, le projet de collectivité nouvelle sur l'île des Sœurs débute en 1965, promu par les Structures métropolitaines du Canada inc. selon un plan conçu par la firme américaine Johnson, Johnson and Roy.

L'annexion à Montréal de la municipalité de Rivière-des-Prairies en 1963 donnera lieu à des démarches qui conduiront au dépôt, en 1969, d'une première version d'un plan directeur établissant les bases d'un développement privé planifié. Dans la région de Québec vers 1970, les villes de Québec et de Sainte-Foy lancent respectivement les projets de Lebourgneuf et de Pointe Sainte-Foy. À l'instigation de leurs services d'urbanisme, ces projets

sont vus par leurs services d'urbanisme comme la solution alternative à l'étalement urbain résultant d'une juxtaposition de lotissements à basse densité.

Tandis qu'à Longueuil un quartier planifié sous le nom de Collectivité Nouvelle était réalisé à l'instigation de la municipalité par suite de la reprise d'une vaste propriété, les espaces industriels de Bois-Franc et des usines Angus à Montréal faisaient l'objet de projets de redéveloppements planifiés et intégrés s'échelonnant sur les décennies subséquentes.

Au moins trois projets de collectivités nouvelles ont aussi été réalisés dans le Nord québécois entre les années 1970 et 1990. Fermont est une ville minière construite par la compagnie minière Québec Cartier au début des années 1970. Le village Cri de Chisasibi a été aménagé au début des années 1980 en marge de l'aménagement hydroélectrique de la Baie-James. Il s'agissait de déménager l'ancien village de Fort Georges sur un nouveau site. Mentionnons enfin le village Cri d'Oujé-Bougoumou, aménagé dans les années 1990 à la suite de longs pourparlers avec les gouvernements du Québec et du Canada. Il s'agit d'une collectivité nouvelle dont la conception due à l'architecte Douglas Cardinal a été réalisée en grande partie par les occupants eux-mêmes qui, de nomades qu'ils étaient, sont devenus sédentaires.

Les collectivités nouvelles au Québec à l'aube du XXI^e siècle

Dans le secteur public ou coopératif, un projet de ville nouvelle exprime une recherche de qualité architecturale et paysagère, ainsi que de tout ce qui peut contribuer à la qualité de la vie et au développement durable; il peut aussi servir une cause de promotion sociale, à des degrés divers selon les initiateurs. Pour restreindre la mobilité pendulaire, on cherchera une autonomie relative en prévoyant une multifonctionnalité, soit des services de proximité et des activités génératrices d'une certaine proportion d'emplois sur place. C'est la solution alternative à la croissance organique qui

consiste en une juxtaposition de lotissements dans les zones blanches et que l'on associe à l'étalement urbain.

Notre époque se prête rarement à la création de collectivités nouvelles du genre de celles de la seconde moitié du XX^e siècle. Il y a néanmoins une réflexion à faire sur la création d'environnements urbains intégrés et durables qui, à l'exemple des écoquartiers, pourraient être des milieux de vie attrayants dans un contexte de relative stagnation ou même de décroissance. Il faudrait réutiliser, densifier, requalifier des espaces et trouver des moyens qui soient acceptés politiquement et socialement pour faire en sorte que les urbanistes puissent contribuer à créer de nouveaux milieux de vie autrement qu'en suivant les habitudes et en appliquant des règles désuètes. ✨

André Boisvert, PhD, urbaniste retraité, a fait carrière principalement à Hydro-Québec. Il a aussi travaillé à Sainte-Foy et à Saint-Jérôme de même qu'au ministère des Affaires municipales. Collaborateur régulier d'*Urbanité*, il s'est notamment distingué par la publication d'un ouvrage regroupant les nombreuses entrevues de pionniers de l'urbanisme qu'il a réalisées pour la revue pendant plusieurs années.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Bailey, James (1973). *New Towns in America, The design and development process*, The American Institute of Architects, John Wiley & Sons.

Chaline, Claude (1985). *Les villes nouvelles dans le monde*, PUF (Que sais-je).

Clapp A., James (1971). *New Towns and Urban Policy, Planning Metropolitan Growth*, New York, Dunellen.

Commission provinciale d'urbanisme (1968). « Un schéma de loi-cadre, paragraphe 7 : Les villes nouvelles » dans *Rapport de la Commission provinciale d'urbanisme, chapitre 7*.

Marsan, Jean-Claude (1991). *Montréal, une esquisse du futur*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.

Morisset, Lucie K. (1998). *Arvida, Cité industrielle, une épopée urbaine en Amérique*, Sillery, Les Éditions du Septentrion.

Vachon Bernard (2011). *La passion du rural. Quarante ans d'écrits, de paroles et d'actions pour que vive le Québec rural*, Éditions Trois-Pistoles.

Williams, Ron (2014). *Architecture de paysage au Canada*, Les Presses de l'Université de Montréal.

² Ce projet, comme plusieurs des suivants, fait l'objet d'un article dans le présent dossier.

³ Vachon, Bernard (2011). *La passion du rural. Quarante ans d'écrits, de paroles et d'actions pour que vive le Québec rural*, Éditions Trois-Pistoles, p. 60.



Vue aérienne du village de Champlain

PIERRE LAHOUD

RÉTROSPECTIVE

L'égérie de l'urbanisme au Québec avant la profession

Dans l'aménagement laissé par les villages, les paroisses, notamment de la plaine riveraine du Saint-Laurent, nous trouvons le plus beau modèle de développement des communautés en Amérique du Nord¹. Un modèle envié par tous ceux qui le connaissent, remarquable par sa centralité, sa proximité, sa hiérarchie, son pragmatisme, ses valeurs communes, se prêtant à la transmission du patrimoine. Ce sont là des exemples de développement physique et social dans un lieu et une période donnés, qui ont laissé un vibrant humanisme, des creusets de culture et de foi ainsi que des traces d'une vie collective continue pendant des siècles.

» **BENOIT BÉGIN**, urbaniste émérite

« *Nous sommes des analphabètes géographiques* », écrit Marie-France Bazzo²; ce à quoi on peut ajouter la méconnaissance de ce patrimoine historique unique, à la base de l'urbanisme québécois, mis en œuvre bien avant la théorie du *Neighbourhood Unit Housing* de Wright dans les années 1960.

L'urbanisme, discipline d'écoute, de regard sur l'histoire, de transmission et de valorisation de racines porteuses, s'inspire ici de la formation de ces villages marginaux pourtant exemplaires. Prière à ceux qui veulent les visiter et les apprécier d'enlever leurs grosses bottes et leurs lunettes machistes.

Un aménagement d'une étonnante ingéniosité

Ils sont surprenants. Ces villages sont autant de visages qu'il y a de villages. Il faut les voir lentement, les arpenter avec sensibilité et ouverture, les voir avant la vague de bungalows et l'arrivée de l'automobile, au temps où l'on se déplaçait à 13 km/h tout au plus, alors que le médecin le plus proche pouvait être à 15 km.

Ils ont beaucoup à dire. Ils ne sont pas formatés. Ils font preuve d'une étonnante ingéniosité dans l'invention d'instruments nouveaux, dans leur conquête du territoire, dans leur incroyable capacité à s'adapter aux impitoyables rigueurs de l'hiver, à garder les chemins ouverts

pour se rendre à l'église, à l'école, etc. À concevoir un habitat de proximité, sensible à l'environnement comme le relief, les voies d'eau, le fleuve mythique, l'espace villageois, l'économie de soutien, l'agriculture, etc.

Fruits d'une conjoncture exceptionnelle d'homogénéité d'éthique, de langue, de religion, de culture, d'économie serrée, ces villages ont hérité des mêmes principes de développement non écrits, transmis oralement par la sagesse et l'expérience, au fur et à mesure des besoins. On dirait un urbanisme naturel. Il s'en est détaché des personnalités fortes façonnant l'identité, la fierté même chauvine des résidents qui sont de bons citoyens, fiers de leur clocher.

¹ Répertoire indicatif de ces villages, rive nord du fleuve : Champlain, Batiscan, Grondines, Deschambault, Cap-Santé; rive sud : Gentilly, Saint-Pierre, Lotbinière, Saint-Antoine-de-Tilly, Saint-Nicolas.

² Interrogeant Gérard Beaudet, urbaniste émérite, dans : Bazzo, Marie-France, Camil Bouchard, René-Daniel Dubois et Vincent Marissal (sous la direction de). *De quoi le territoire du Québec a-t-il besoin?* Recueil d'entrevues, Leméac, 2013, p. 167.

L'église, une présence déterminante

Distants d'environ 15 km, ils sont perceptibles au loin par la flèche de leurs églises, sur place par l'église elle-même. C'est le bâtiment de fierté, de prestige, de référence (on vient de telle paroisse). Partout, l'église et son presbytère font le centre du village. L'église domine par sa masse, ses belles proportions, sa bonne construction, réalisée par un architecte, profession rare à l'époque. C'est un lieu sacré, à l'abri des critiques. Elle détermine le positionnement des villageois par rapport à leurs voisins. Et pour cause! Elle donne du prestige, de la fierté, un sens d'appartenance dans ce pays sans limites. Ils l'ont bâtie de leurs maigres épargnes.

À la fois lieu de culte et de culture, l'église impressionne, laisse des traces par ses prêches emportés, appréciés aussi par leur belle langue, la seule du genre entendue alors, par l'éclat des vêtements sacerdotaux et sa *pagentry*, triste ou festive. En retombées inattendues, les paroissiens découvrent le discours politique, le théâtre, le chœur de chant d'hommes et de garçons, les émotions de belles voix, les grandes orgues, que chaque église se devait de posséder, événements de bonheur, d'émotions, loin de leur quotidien austère. Autant de manifestations culturelles qu'ils gardent en mémoire et amènent avec eux dans leur demeure et dans les fêtes familiales et populaires dont ils sont friands. On s'endimanchait pour ces cérémonies.

L'église se projette aussi à l'extérieur avec la procession de la Fête-Dieu dans le village, jusqu'à un reposoir, érigé pour l'occasion, fait de branches de sapin, de ribambelles et d'angelots empruntés à l'église. La dévotion aux disparus était présente et gardée à la mémoire par des rituels religieux graves et un cimetière disposé selon un plan, souvent entouré d'un mur de pierre dressé de monuments symboliques et situé près de l'église, ou près du village.

Le noyau villageois

Au centre, près de l'église, se trouvent deux écoles : une pour garçons, l'autre pour filles. Elles sont semblables, de

brique rouge foncée, à peu près de même taille et de même parti architectural. Celle des garçons sert de résidence aux frères, tandis que chez les filles, les religieuses sont logées dans un couvent séparé. Elles sont pour les villageois une fierté, un signe de maturité, d'avant-gardisme et de prospérité.

Les écoles ne sont pas seulement des immeubles imposants. Pour le village, elles sont des ruches débordantes d'activités pédagogiques, mais aussi des foyers culturels et patriotiques. La salle de récréation de l'école des garçons, mi-émergée, ne sert pas seulement de refuge en cas de pluie, elle est dotée d'une scène à multiples usages : le théâtre, le chant, la musique, le cinéma, l'exposition des travaux d'élèves et les séances de fin d'année et de remise cérémoniale de prix devant le curé, les parents, les enseignants, les élèves. La salle des garçons, libérée pendant les fins de semaine, les congés et les vacances, sert d'endroit où se tient le bazar paroissial et de lieu de rencontre pour les multiples bénévoles d'œuvres caritatives, de culture, d'approvisionnement en nourriture, de secours aux orphelins et aux démunis, comme la Saint-Vincent-de-Paul, la Guignolée, même les Amis de la nature.

Le village s'échelonne serré le long de la rue principale et de ses quelques rues parallèles, où près de l'église sont étalés, avec quelques commerces, les sièges de l'administration civile et scolaire, les maisons des dignitaires, les artisans, les services, les retraités et des villageois anonymes. Le dégagement de la rue, petit, sert néanmoins à un jardinet agrémenté fièrement de plantes ornementales en vogue, faciles à multiplier comme la pivoine, l'asperge, le glaïeul, le kochias, le cosmos, la tagette, les dahlias et quelques arbustes rustiques comme l'hydrangée, la spirée Van Houtte, le lilas, etc. De grands arbres, épargnés par le défrichage, ponctuent le paysage du village comme des sentinelles ignorées. Au sol, le parcellaire ressemble à la société, sa géométrie varie selon les besoins et le statut du propriétaire. Fait à noter, le village compte peu de locataires.

Un milieu de vie campagnard

Peu de maisons étaient bâties selon un plan professionnel. La plupart provenaient de croquis sur feuilles quadrillées par le propriétaire et le menuisier qui les exécutaient. Cette association a contribué à l'architecture vernaculaire des villages québécois, souvent illustrés par les peintres.

Pourtant, la première passion des villageois se manifeste à l'arrière des maisons, par le potager, bien surveillé par les voisins; un lieu bien propre, bien cultivé, une question d'orgueil. Il est l'objet d'un concours inavoué publiquement, à savoir lequel produira la première tomate mûre de la saison, que le conquérant exposera négligemment au vu et au su de ses voisins.

La zone verte nourricière entourant le village est également issue d'un *modus vivendi*, mais différent, qui inspire tous les villages de cette géographie. Vaste, elle est sillonnée par un réseau de rangs parallèles, bordés de lots étroits et profonds, accommodant en fréquence la maison du fermier, les bâtiments accessoires, les champs en culture et le boisé de l'érablière et de la forêt, créant ainsi une zone découverte pour l'agriculture et le bois pour la chauffe et les matériaux de construction. Elle est aussi une réserve pour la faune et la flore : la faune servant par son surplus de capture de lièvres, de perdrix et occasionnellement de chevreuils, et le boisé étant utile aux cultivateurs qui en tiraient des plantes médicinales pour les saisons pénibles.

Vus de l'intérieur, ces beaux villages donnent une formidable leçon d'harmonie dans leur diversité et leur organisation, malgré la précarité des moyens et la dureté du climat. Ce beau modèle d'urbanisme a d'ailleurs été élargi, formalisé en un plan d'ensemble classique au centre-ville de Trois-Rivières³. Dans cette même ville, il a également inspiré l'aménagement du quartier « Les Plateaux verts », aussi appelé « Saint Jean-Baptiste-de la Salle », du nom de sa paroisse (voir l'encadré et le plan du quartier).

3 Voir l'article du même auteur : « Trois-Rivières, une belle histoire », dans *Urbanité*, hiver 2015, p. 45.

De villageois guidés à citoyens impliqués

On le sait, le village d'antan s'est mal adapté à la ville. Qu'on l'appelle paroisse, quartier ou district, il subsiste malgré tout sous la forme d'une « communauté résidentielle urbaine » (CRU), qui demeure l'endroit le plus névralgique de la ville moderne. Or, la CRU est appelée à prendre une autre dimension non seulement dans le développement des communautés, mais par surcroît dans l'avenir de la ville.

Laissées à elles-mêmes, ces communautés sont toutefois sujettes à toutes sortes d'influences, dont les forces du marché, qui occultent souvent les problèmes à venir. Des facteurs nouveaux et puissants modifient la société, entre autres l'Internet, l'accès au savoir, la mobilité physique et sociale aussi, et surtout la disponibilité de l'espace, l'énergie abondante et renouvelable, la faible densité de nos villes.

La course dans laquelle nous sommes engagés, de plus en plus manifeste, se traduit lentement et visiblement par la trame des villes, qu'il y a avantage à préparer pour un tel développement. Cette préparation doit se faire à l'avance par une action non seulement sur l'aspect physique des villes, mais aussi sur la dimension sociale qui, en amont, est généralement responsable de l'aménagement physique.

Cela ne se fera pas tout seul. Un nouvel organisme voué à cette tâche est néces-

saire, un comité nouveau genre, interactif, permanent, composé de résidents, de représentants d'organismes publics concernés (municipaux, scolaires), d'organismes culturels et d'experts de compétences pertinentes, selon les besoins.

Son rôle principal sera de développer une vision et une stratégie vouées à donner à la CRU les éléments dont elle a besoin pour se positionner dans la course selon ses ambitions. Il s'exercera sur l'ensemble de la collectivité, sur la trame résidentielle comme sur le noyau communautaire.

Dans les CRU en développement ou en projet, le comité jouera un rôle proactif plutôt que réactif. Il verra à la bonne orientation du développement guidé par le plan d'urbanisme de la municipalité, pour s'assurer de la bonne mixité des densités, de la planification de la circulation en trois réseaux distincts (véhiculaire, cyclable, piétonnier), de la prévision du réseau d'espaces de jeux, de parcs, en sécurité à l'extérieur des îlots bâtis, de leur aménagement paysager, de la plantation d'arbres de rues comme de l'emplacement des fils aériens sur rue ou arrière, de la disposition des bâtiments, de leur traitement paysager, ainsi que du mobilier urbain, animé par une préoccupation constante de beauté du milieu résidentiel.

L'élément phare d'une CRU est son noyau communautaire, son « campus ». C'est là que le comité devra montrer son ascendance, sa maîtrise de la

situation, son ouverture aux propositions prometteuses, parce que c'est le centre névralgique de la collectivité, là où sont concentrés les institutions et les équipements qu'elle a convenu de se donner pour l'appuyer dans sa course. Idéalement d'un seul tenant, entouré d'une promenade paysagée, l'aménagement de cet espace doit favoriser des ensembles de bâtiments de grande classe. Selon les tendances observées d'un désir affirmé de qualité esthétique, le noyau pourrait être embelli de monuments, d'un beau parc, d'une place publique, de jeux d'eau, de stationnements paysagés hors rue, etc.

Ainsi aménagé, ce « campus » aura de bonnes chances de susciter un extraordinaire sentiment individuel et collectif de fierté, de dépassement, d'appartenance, de culture affirmée, de confiance, d'esprit d'initiative. Les résidents seront plus satisfaits d'eux-mêmes et mieux préparés à la vie évolutive de leur milieu et de ses défis. Ils auront le sentiment de passer du stade du provisoire traditionnel à celui de l'achèvement, de la réalisation et de la maturité. ✨

Benoît Bégin, urbaniste émérite, détient une maîtrise en architecture du paysage ainsi qu'une maîtrise en Urban and Regional Planning de l'Université Cornell. En 1952, il établit sa pratique à Trois-Rivières où il réalise le plan directeur d'urbanisme, accompagné du plan du quartier Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle. Cofondateur de la Corporation des urbanistes professionnels du Québec, devenue l'Ordre des urbanistes du Québec, il en assume la présidence en 1969-70, puis de 1973 à 1978. Retraité à Joliette, il consacre une bonne partie de son temps à l'écriture.



Héliane Doyon
urbaniste - conseil

1162, rue Moffat, Verdun QC H4H 1Y9
hdoyon@hdurbaniste.ca - 514.929.5738

hdurbaniste.ca

Un nouveau
service-conseil,
une urbaniste
d'expérience

- Avis urbanistiques
- Rédaction réglementaire
- Optimisation des outils réglementaires
- Planification et stratégies de développement
- Processus de consultation publique

Le quartier Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle de Trois-Rivières

Le mandat confié en 1957 : « un lotissement ».
À la réflexion, une « unité de voisinage »,
avant-première au Québec. Et une tentative
pour relier la riche tradition du passé
au présent de l'urbanisation.

Le site et son paysage

Le grand paysage du site est fait d'un coteau « ébréché », de quelques talus, d'un plateau central et d'une végétation typique. Le coteau « ébréché » évoque l'image d'un large gâteau carré étagé duquel un morceau gourmand aurait été retiré. Les talus, témoins d'un autre âge géologique, sont conservés précieusement pour leurs pages d'histoire, leurs reliefs pentus, leur continuité paysagère et leur esthétique inusitée dans un paysage urbain. Le plateau central haut d'environ 14 m est unique dans la morphologie des coteaux trifluviens. De par sa centralité, son élévation, sa disponibilité, il est voué à recevoir le noyau de l'unité de voisinage. La végétation typique des terrasses sablonneuses de pins gris (*pinus divaricata*) et, au sol, de mousses et de plantes florifères, succède à une couverture de pins blancs (*pinus strobus*), providentielle ressource des premiers colons.

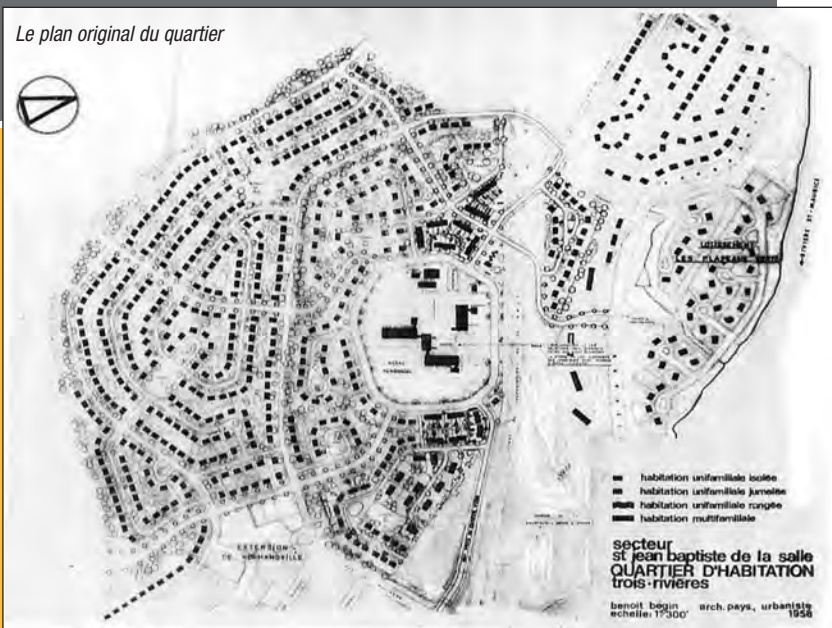
La superficie du site est d'environ 175 ha, dont 130 publics et 45 privés. Le terrain public, propriété de la Ville d'un seul tenant, lui a été cédé après la guerre par le ministère fédéral de la Défense. On établit sa capacité d'accueil à 5 000 habitants, ou l'équivalent d'une unité de voisinage. Les terrains privés, fort accidentés, difficiles à subdiviser, situés au nord-est et traversés par la voie panoramique sur l'auge du Saint-Maurice, ont été annexés à la ville subséquentement. Le défi qui se pose est de préserver ce site et ce paysage inspirants et fragiles en déposant délicatement une unité de voisinage inspirée de la belle tradition urbanistique des villages riverains du fleuve Saint-Laurent.

Le plan d'origine

Le plateau supérieur convient tout naturellement à accueillir le noyau, ainsi que les fortes densités dans les parties déboisées et les plus faibles dans les zones boisées. La grande partie basse, plane, cernée par des talus, accommode un parcellaire conventionnel de lots d'environ 18 m par 30 m. Plus à l'est, les lots plus généreux bordent des rues aux apparences fantaisistes, pour s'accommoder d'un relief « bougonneux ».

Le noyau, un campus d'environ 7 ha, pierre d'assise du quartier, rassemble les équipements collectifs – écoles, maternelle, centre communautaire, place publique, églises, maison pour personnes âgées, commerces de quartier – et les terrains afférents. Le réseau voyer, fonctionnel, est rattaché aux voies périphériques. Il est constitué d'une promenade paysagée autour du noyau, de collectrices

Le plan original du quartier



radiales et de capillaires sécurisés desservant l'ensemble du parcellaire résidentiel. Aussi à signaler, un chemin longe le pied des talus, épousant leurs courbes organiques et ouvrant en ruban de belles perspectives paysagères. Des coupes écologiques de rues sont proposées ainsi que des profils de plantation des principales voies. Les espaces verts, parcs, terrains de jeux pour les différents âges sont distribués dans la trame, selon les besoins.

Regard architectural et mise en œuvre

Pour éviter les excès de personnalisation de l'architecture des maisons, constatés ailleurs, les plans d'élévations de celles-ci sont révisés, tandis que les arbres et les abris d'auto sont agencés pour éviter que la rue, lieu important d'identité citoyenne, ne ressemble au terrain d'exposition d'un concessionnaire automobile. Les aspirants propriétaires se sont pliés de bonne grâce à ces dispositions.

La Ville de Trois-Rivières a respecté le plan dans son ensemble premier. Cependant, elle a failli dans le suivi, le contenu, l'esprit et la qualité du campus, les profils de rue, la plantation de voies et l'entretien du paysage linéaire des talus. Sans les soins appropriés, la végétation patrimoniale ne cesse de croître et déborde en beaucoup d'endroits d'une façon chaotique. L'entretien de ce paysage linéaire devrait bénéficier d'une expertise reconnue.

Fait intéressant à souligner, et prometteur, les résidents embellissent leur terrain de petits jardins – le paysage fin – souvent recherchés. Le quartier se bonifie comme le bon vin. Est-ce la manifestation d'une nouvelle culture paysagère urbaine québécoise?

LES 50 ANS DE L'ÎLE-DES-SŒURS

Une vision continue axée sur la collaboration des acteurs

D'abord issu d'une planification des modernistes de Chicago, entrepris en 1965 et abandonné moins de 15 ans plus tard, puis planifié à nouveau par les urbanistes Daniel Lécuyer et Dany Tremblay en 1987 dans la foulée de la première génération des plans d'urbanisme au Québec, le quartier de L'Île-des-Sœurs peut servir d'exemple de « collectivité nouvelle » où la vision continue et la collaboration avec les développeurs et les citoyens ont été plus importantes que la réglementation. Un exemple à suivre avec toutefois quelques bémols concernant notamment les équipements scolaires et la mixité commerciale.

» **DANY TREMBLAY**, urbaniste

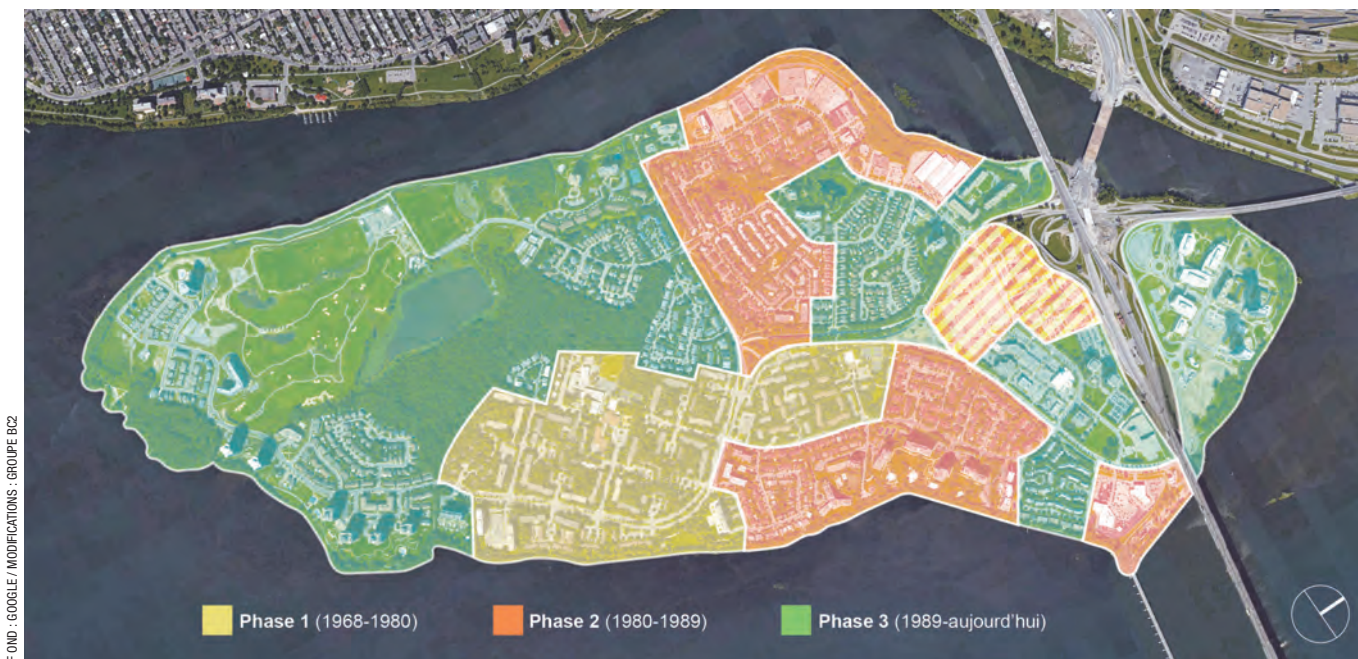
L'île Saint-Paul, devenue « l'île des Sœurs », a été exploitée à des fins agricoles pendant 250 ans par les Sœurs de la Congrégation Notre-Dame, avant d'être achetée, en 1956, par la Quebec Home and Mortgage Corporation. Presque 10 ans plus tard – il y aura 50 ans cette année – une entente conclue sous forme de bail emphytéotique de 99 ans avec les Structures métropolitaines du Canada inc. (SMI)¹ permettait d'amorcer l'urbanisation de ce territoire, rendue possible par l'ouverture du pont Champlain en 1962.

La première phase de développement : un *master plan* exemplaire

Le *master plan* conçu par la firme américaine Johnson, Johnson and Roy pour le compte de SMI prévoyait la construction d'un vaste parc de logements locatifs de plus de 15 000 logements destinés aux jeunes professionnels du centre-ville de Montréal désirant vivre la société des loisirs dans un environnement exceptionnel, sans souci d'entretien².

Le groupe immobilier de Chicago prévoyait répartir les 45 000 résidents dans trois grands quartiers. Au centre de chacun d'eux était prévu un parc-école,

des services communautaires, commerciaux et de loisirs, le tout interrelié à chaque édifice par un vaste réseau de sentiers piétonniers interférant minimalement avec la voiture. Le premier quartier a été construit dans une bonne partie du bois qui n'avait pas été exploité à des fins agricoles, à l'extrémité sud-est de l'île. De manière à répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée, les premiers 3 000 logements locatifs ont été construits dans une variété d'habitations constituée de petites maisons de ville en rangée, d'immeubles de quatre et de six étages et de trois tours



FOND : GOOGLE / MODIFICATIONS : GROUPE BIZ

Les phases du développement de l'île

¹ Une filiale de la compagnie Metropolitan Structures de Chicago.

² Certains bâtiments devaient être dessinés par Ludwig Mies van der Rohe, dont le 201, rue Corot et le 100 et 200, de Gaspé, construits après la mort de Mies, à qui l'on doit aussi la station-service Esso, un bien cité par la Ville de Montréal.

Tour d'habitation dessinée par Mies van der Rohe, première phase de développement



IMAGES MONTREAL (IMTL.ORG)



Aménagement des berges de la pointe Sud

DANY TREMBLAY

Tour d'habitation typique de la seconde phase de développement



IMAGES MONTREAL (IMTL.ORG)

« Si la Ville et ses urbanistes ont bien été les leaders de l'urbanisation durable de ce territoire, il faut également reconnaître la nécessité complémentaire d'un dialogue et d'une collaboration continue avec les promoteurs ainsi que de la participation constante de la population locale. »

de 13 étages implantées en bordure du fleuve, préservant les vues. Le *master plan* prévoyait cacher les aires de stationnements qui devaient être souterraines ou semi-enfouies et complètement camouflées par le paysage et des structures légères.

Les premiers occupants se sont installés en 1968. Par la suite, alors que le marché s'orientait vers la propriété sous forme d'habitations unifamiliales ou multifamiliales en copropriété, la clientèle intéressée par le logement locatif n'était pas au rendez-vous, ce qui a amené peu à peu le promoteur à diminuer la qualité architecturale de son développement. Par ailleurs, bien que ce projet demeure un modèle pour la connectivité et le paysage, les berges sont demeurées privées, à l'exception de deux parcs en rive cédés à la Ville. Autre erreur issue d'une spécialisation des zones, le développement d'un ensemble de bureaux et d'une zone commerciale à l'entrée de l'île qui a donné lieu à l'aménagement de vastes aires de stationnement extérieur peu végétalisées et propices à l'utilisation de la voiture.

La seconde phase de développement : l'abandon d'une vision d'ensemble

La seconde phase de développement a été réalisée principalement au cours des années 80, à la suite d'une révision de l'entente avec la Quebec Home and Mortgage permettant à SMI de vendre des parcelles de terrains à des constructeurs. Plusieurs centaines de logements ont alors été construits par diverses entreprises.

Dans ce nouveau modèle de développement, l'absence de vision ainsi que de contrôle de l'architecture et du paysage de la part d'un constructeur unique a produit un grand nombre de résidences unifamiliales en rangées et jumelées, ainsi que des multiplex en copropriété de deux et trois étages de styles hétéroclites, auxquels se sont ajoutées quelques tours de 15 à 25 étages. Cette partie du territoire est celle qui offre le moins de parcs et d'espaces verts publics, comparativement au reste de l'île. Ses nouveaux occupants recherchaient des espaces verts privés et clôturés, en complète opposition aux

espaces libres ouverts et publics de l'ensemble locatif de SMI.

La troisième phase de développement : sous l'égide d'un plan d'urbanisme

À la suite de la création d'un Service d'urbanisme distinct de l'ingénierie, un premier plan d'urbanisme est adopté par la Ville de Verdun en mars 1989. La mission est alors confiée au directeur général Gaétan Laberge et à l'équipe de Daniel Lécuyer de négocier avec les constructeurs afin de mieux encadrer la qualité du développement immobilier, de multiplier les produits destinés à la famille et surtout de mettre en place un programme d'acquisition de près du tiers de l'île à des fins de parcs, assurant la protection des berges et du bois jadis zoné résidentiel, ainsi que l'extension du réseau piéton et cycliste partout sur les grands axes en interconnexion avec les différents secteurs. Ce plan a lancé une nouvelle manière de développer l'île, l'objectif étant la création d'un milieu de vie de prestige et de grande qualité destiné à la famille, aux personnes seules et aux aînés. Cette approche

a été intégralement maintenue dans les révisions subséquentes du plan d'urbanisme intervenues en 2000 et en 2010.

La sauvegarde du bois Saint-Paul, du lac des Battures et du parc Adrien-Archambault a été assurée grâce à l'étroite collaboration du promoteur et de la Ville. Une entente a permis d'acheter une partie du bois en convenant à l'avance de la cession de tous les 10 % pour des parcs lors des prochaines opérations cadastrales. Une autre partie a été achetée à l'aide d'un règlement d'emprunt. Des ententes avec des organismes à but non lucratif dédiés à l'environnement ont en outre permis la délégation de l'entretien et de la mise en valeur du bois reconnu pour sa grande biodiversité.

La décennie 2000 aura permis de compléter le programme d'acquisition des parcs, des berges et des espaces verts de la pointe sud, assurant ainsi la mise en valeur des berges non développées sur presque tout le pourtour de l'île, de même que l'aménagement d'un terrain de golf. Grâce à la signature de nouveaux protocoles d'ententes, plus des deux tiers de la pointe sud ont été acquis et préservés en espaces verts. Plusieurs ont été cédés gratuitement, d'autres, achetés à rabais en échange d'un zonage et d'un remembrement de terrains permettant une mixité de maisons unifamiliales isolées, jumelées et contiguës avec des

tours de 25 étages et plus, n'occupant que 8 à 10 % de terrain et avec plus de 80 % de terrains en espaces verts privés. Encore une fois, il faut souligner ici la collaboration des compagnies de développement.

Enfin, la dernière révision du plan d'urbanisme a ouvert la voie au développement de la pointe nord, planifié en collaboration avec le promoteur selon une nouvelle vision plus contemporaine offrant plus de mixité et de densité, ainsi qu'à la nécessaire requalification urbaine des abords de la rue Place du Commerce avec une variété d'usages comprenant l'habitation. Reste à savoir si la durée restante du bail emphytéotique et le mode de gestion de la nouvelle Ville de Montréal permettront d'établir un dialogue constructif avec les promoteurs pour en arriver à cette requalification durable du territoire.

Quelques leçons à tirer du développement de L'Île-des-Sœurs

Comme enseignement positif, il y a lieu de retenir le maintien d'une vision durable et continue grâce à la révision répétée du plan d'urbanisme comme outil dynamique à valoriser davantage que la réglementation d'urbanisme. Si la Ville et ses urbanistes ont bien été les leaders de l'urbanisation durable de ce territoire, il faut également reconnaître la nécessité complémentaire d'un dialogue et d'une collaboration continue avec les promo-

teurs ainsi que de la participation constante de la population locale.

Parmi d'autres leçons plus particulières à tirer, on peut mentionner la question des équipements scolaires, qui ne relève pas de la Ville, mais dont les retombées lui incombent lorsqu'il y a une crise à gérer. Plusieurs localités ont vécu des moments difficiles lorsqu'il s'est agi d'ajouter ou d'agrandir des écoles pour répondre à des besoins qui avaient été mal planifiés. L'Île-des-Sœurs n'y a pas échappé. Autre leçon : la mixité des commerces et des bureaux est difficile à intégrer dans les nouveaux quartiers résidentiels. Il sera pourtant nécessaire de le faire lors de futures opérations de requalification urbaine.

Au terme de son urbanisation, qui tire à sa fin, cette île de moins de 4 km² accueillera près de 25 000 résidents et près d'une dizaine de milliers de travailleurs. Avec le temps, la collaboration entre la Ville, ses urbanistes et les promoteurs aura permis la planification urbaine d'un milieu de vie résidentiel largement reconnu pour la qualité de son bâti, pour sa connectivité et sa « marchabilité » ainsi que pour l'abondance et la qualité de ses espaces verts³. ✨

Dany Tremblay, urbaniste et designer de l'environnement, est vice-président et associé, responsable du design au sein du Groupe BC2, inc.

3 L'Île-des-Sœurs contient d'ailleurs aujourd'hui une panoplie de projets LEED et compte parmi les deux premières accréditations « LEED Neighbourhood community » au Québec.



LE TECHNOPÔLE ANGUS _ UN NOUVEAU QUARTIER MIXTE ET ÉCOLOGIQUE

PROVENCHERROY.CA

CONÇU PAR LA SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ANGUS ET PROVENCHER_ROY

EN COLLABORATION AVEC LES PARTENAIRES, INGÉNIEURS, ARCHITECTES DU PAYSAGE ET CONSTRUCTEUR.



architecture
urbanisme
design intérieur
design industriel
durabilité
programmation
communication

PROVENCHER_ROY

RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

La planification d'un nouveau quartier montréalais

Parmi les quartiers planifiés qu'on trouve sur le territoire de la ville de Montréal, le quartier Rivière-des-Prairies (RDP) occupe une place particulière par sa superficie et sa population ainsi que par le type de planification urbaine dont il a été l'objet. Si l'ambition affirmée à l'origine d'en faire une « ville nouvelle » d'initiative publique au sens européen du terme ne s'est pas réalisée, l'option choisie d'un « développement privé planifié » a donné des résultats substantiels dont la continuité a pu se maintenir assez bien jusqu'à ce jour, illustrant plusieurs correspondances entre l'urbanisme d'ici et les approches préconisées ailleurs à cette époque.

» JACQUES TRUDEL, urbaniste

Sous l'administration Drapeau-Saulnier élue au début des années 1960, la Ville de Montréal a de très grandes ambitions. Le métro, l'exposition universelle, entre autres, en témoignent. L'un des axes majeurs de sa politique est de renforcer la métropole, dont le territoire premier est d'abord identifié à l'île de Montréal, ce que traduit la formule « une île, une ville ». C'est dans cette foulée que la municipalité de Rivière-des-Prairies est annexée en 1963, à la suite d'un référendum.

Dans ce contexte, la Ville prend à elle seule l'initiative de proposer, pour l'ensemble de sa grande région, « le plan témoin Horizon 2000 », tout en soulignant le fait qu'aucune assise institutionnelle n'est en place pour l'adopter. Présenté au public à l'été 1967, ce plan s'appuie sur des travaux qui mobilisent pendant plusieurs années une bonne partie des effectifs du Service d'urbanisme. Ces travaux serviront de toile de fond pour d'autres études d'urbanisme, dont celles qui conduiront à l'adoption d'une démarche originale de planification pour le territoire du nouveau quartier.

La planification intégrée d'un nouveau quartier

Au moment de son annexion à Montréal, la municipalité de RDP compte environ 2 000 habitants, dont plusieurs centaines vivant dans quelques institutions. Son vaste territoire linéaire longeant la rivière des Prairies au nord-est de l'île est encore largement vierge et toujours en partie occupé par l'activité agricole. Il représente néanmoins un sixième de la superficie de la ville de Montréal à laquelle il s'est ajouté. C'est dire le très grand potentiel que représente son urbanisation, au moment où les autres



Plan synthèse, schéma d'aménagement préliminaire du quartier Rivière-des-Prairies (1972)

territoires de l'est de l'île approchent le terme de leur développement.

Les premières décisions de l'administration municipale visent à assurer la réserve des emprises de grandes artères qui permettront aussi d'installer les canalisations principales des services d'eau et d'égout. On réservera également, dans la partie est du quartier, de vastes espaces destinés, d'une part, à l'usine d'épuration requise pour l'ensemble de l'île et d'autre part, à un futur grand parc régional, l'actuel parc de la Pointe-aux-Prairies.

À compter de ce moment, le Service d'urbanisme est chargé des études de base devant mener à la planification intégrée du quartier, une démarche alors inédite. Les premières études portent sur le relevé des caractéristiques du site, permettant d'identifier les éléments naturels dont la conservation motivera en bonne partie le choix des

espaces verts à retenir, parmi lesquels figurent toutes les rives vacantes, ce à quoi devait s'ajouter l'application d'une grille d'équipements. Les études portant sur la démographie et les tendances du développement urbain avoisinant orienteront les formes et séquences de l'urbanisation.

Dès 1967, la première synthèse résultant de ces études prend forme et on s'interroge sur le choix d'une approche de planification et d'intervention. Un rapport soumis aux autorités municipales en 1968 propose le remembrement du territoire par une vaste opération d'acquisition publique explicitement inspirée des villes nouvelles européennes. Malgré le fait que cette option n'ait pas été retenue, le principe d'une planification intégrée demeure acquis et autorise la poursuite des travaux.

Au début de 1969, une première version du « plan directeur préliminaire » est

déposée, comprenant un plan détaillé de l'ensemble du quartier et un rapport explicatif¹. Le rapport précise le choix qui a été fait d'un « développement privé planifié » et présente les données de base pour tous les éléments d'occupation et d'équipement, en fonction d'une population ultime estimée à au moins 100 000 habitants. La grille de rues prévue s'éloigne du modèle traditionnel, en privilégiant une hiérarchie des voies et en assurant une certaine autonomie des parcours piétonniers favorisée par l'intégration des espaces verts et des équipements². Le rapport établit ensuite des prévisions quant au rythme et aux séquences de développement fondés sur les tendances régionales, tout en misant sur une diversification et une densification substantielle des types d'habitation qu'une révision du zonage doit assurer. La préoccupation de rendre le quartier économiquement accessible à un large éventail de ménages est affirmée.

Une démarche d'application progressive et participative

Après son acceptation par les autorités du Service, le plan de 1969, toujours considéré comme préliminaire, est soumis à une démarche de consultation s'adressant d'abord aux autres services municipaux concernés, puis à des organismes externes intéressés, comme l'administration scolaire. Il est finalement présenté à la population du quartier dans une assemblée publique, à l'aide des moyens audiovisuels de l'époque de même que par l'exposition de l'immense

plan détaillé et coloré à grande échelle qui couvrait tout un mur de la salle et où chacun pouvait repérer sa maison!

Ce n'est qu'à la suite de cet exercice qu'un document plus définitif est entériné par les autorités municipales à des fins de diffusion. Ce texte présente un bon résumé du type de démarche approuvée et des principaux objectifs poursuivis. En voici quelques extraits :

« Ce schéma d'aménagement n'est pas un règlement comme tel, mais il sert de guide pour toutes les décisions administratives de la Ville, ainsi qu'à d'autres organismes concernés par le développement. Ainsi, le schéma a permis de réserver à l'avance les terrains qui seront éventuellement requis pour l'établissement de la plupart des équipements communautaires du futur quartier. Nous sommes en mesure également de convaincre les promoteurs de suivre les grandes lignes du schéma pour l'obtention de certaines autorisations nécessaires à la réalisation de leurs projets. La Ville peut ainsi veiller à la qualité du développement privé, de même qu'à la cohérence de l'urbanisation future du quartier. [...]

L'intégration des espaces verts au développement sera recherchée, de même que le regroupement des activités communautaires. Les principaux centres commerciaux comprendront une partie communautaire, pour l'équipement social, culturel, etc. De plus, ils ne seront

pas seulement accessibles par automobile, mais seront intégrés à un réseau de circulation propre aux piétons. [...] L'habitation occupera une superficie totale de 3 000 acres [1 215 ha], à une densité moyenne de 10 à 15 logements à l'acre brut [25 à 37 log./ha]. [...] La plus grande partie du quartier sera occupée par des maisons de deux à quatre étages, aménagées le plus possible dans le cadre de projets d'ensemble. »³

Les années suivantes devaient permettre de poursuivre l'application du plan au fur et à mesure du développement, selon l'esprit de la démarche administrative et incitative amorcée au début des années 1970, période où l'urbanisation s'est accélérée.

Malgré le fait que le plan du quartier n'a pas de caractère officiel pour la Ville, il est assez reconnu pour que le premier projet de schéma d'aménagement de la CUM, en 1976, intègre plusieurs de ses lignes directrices, ce que confirmera de façon générale le premier Schéma d'aménagement de la CUM adopté en 1986 sous l'égide de la nouvelle Loi de l'aménagement et de l'urbanisme (LAU).

La suite... du premier plan d'urbanisme à aujourd'hui

On sait qu'au moment de l'adoption de la LAU, le maire Drapeau a résisté à l'imposition à Montréal de l'obligation d'adopter un plan d'urbanisme; il faudra attendre 1992 avant que ne soit adopté un tel plan. Ce n'est donc qu'à ce moment que les dispositions détaillées du plan de RDP ont acquis un caractère réglementaire, en étant intégrées au plan directeur de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

Ce plan directeur confirme la plupart des orientations adoptées au départ, dont plusieurs s'étaient déjà concrétisées sur le terrain. La perspective de densification résidentielle adoptée dès les années 1960, qui constituait un sérieux virage par rapport aux habitudes de l'époque, bien que légèrement atténuée, a été globalement réussie, du simple fait que le zonage adopté ne l'a pas empêchée en permettant un mélange des types d'habitation. La population du quartier, de près de 60 000 habitants en 2011 alors que l'urbanisation n'est pas complétée, montre la possibilité d'atteindre au-delà



Chute à étages d'un ruisseau préservé, parc nature du Ruisseau De Montigny, à l'extrémité ouest du quartier Rivière-des-Prairies.

MAXIME LATREHEUR (SOURCE : GOOGLE EARTH)

1 Trudel, Jacques; Division de l'aménagement urbain. *Rapport d'accompagnement du plan directeur préliminaire de RDP*. Service d'urbanisme, Ville de Montréal, 15 avril 1969.

2 Le concept imaginé à l'époque ressemble à « l'itogramme » popularisé depuis quelques années par la SCHL, sans qu'il n'y ait là sans doute autre chose qu'une coïncidence intéressante. Voir : www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/amcodu/ilmi/

3 Extraits du document diffusé par le Service de l'Habitation et de l'Urbanisme, intitulé *Le schéma d'aménagement du quartier Rivière-des-Prairies* (23 février 1973).

de 70 000 habitants, la différence avec l'objectif de 100 000 étant surtout explicable par la baisse de la taille moyenne des ménages, passée de 3,7 personnes en 1976 à environ 2,7 aujourd'hui.

Les réserves d'espaces pour fins de parcs et d'équipements ont généralement été respectées. Les éléments naturels ont été largement sauvegardés, notamment plusieurs bois et ruisseaux. Une partie des rives a malheureusement été recédée, surtout dans la partie ouest, mais il en est resté suffisamment pour permettre la réalisation d'une succession de parcs riverains et d'une piste cyclable assez continue. Le boulevard Gouin, longeant la rivière, n'a pas été élargi, conservant son caractère de voie promenade conformément à la prescription initiale. En raison des tergiversations entourant le remembrement de terrains qui n'a été que fragmentaire, la grille de rue projetée n'a pu être maintenue intégralement,

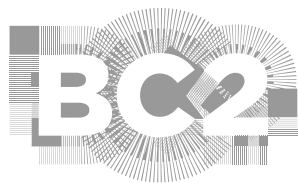
mais demeure proche du concept d'origine, notamment par la présence de plusieurs parcs centraux associés à des écoles et favorisant des parcours piétonniers indépendants.

L'élément qui a le moins bien résisté aux tendances contraires a été le mode d'organisation communautaire, qui misait sur une suite de noyaux forts formant un axe central, lequel aurait pu éventuellement accueillir un mode de transport collectif en site propre. L'implantation des divers services a finalement été plus diffuse et dépendante des artères de circulation automobile, même si des regroupements intéressants ont pu être réalisés, particulièrement autour du nouveau centre de quartier qui comprend une école secondaire, des commerces et plusieurs équipements communautaires.

En somme, malgré une approche moins directive que souhaité au départ et un

certain nombre d'adaptations inévitables, le parti d'aménagement conçu il y a plus de 40 ans se reconnaît encore aujourd'hui sur le terrain, ayant assez bien survécu à l'évolution des cadres de planification et à la succession des administrations. Sans doute peut-on tirer quelques enseignements de cette expérience, ne serait-ce que la nécessité d'outils de planification se prêtant à une application effective au fur et à mesure du développement qui peuvent s'adapter constamment à l'évolution du contexte, tant socio-économique que politico-administratif, de façon à permettre aux intentions d'aménagement de résister au passage du temps. ✨

Jacques Trudel, urbaniste et diplômé en architecture, a d'abord travaillé au Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, où il a été notamment responsable de la planification de Rivière-des-Prairies. Il a ensuite poursuivi sa carrière, jusqu'à tout récemment, dans la fonction publique québécoise.



DESIGN URBAIN
STRATÉGIES
ARCHITECTURE DE PAYSAGE
URBANISME
PATRIMOINE
ENVIRONNEMENT
RÉCRÉOTOURISME

MONTRÉAL
TERREBONNE
SAGUENAY

514 507 3600
GROUPEBC2.COM



LE GROUPE BC2 RASSEMBLE UNE ÉQUIPE INTERDISCIPLINAIRE DÉDIÉE À LA RÉOLUTION DE DÉFIS FONCTIONNELS, ESTHÉTIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DANS UNE LOGIQUE DURABLE ET INNOVANTE.



LEBOURGNEUF À QUÉBEC

Leçon de géopolitique et vision d'avenir

Le projet ambitieux de Lebourgneuf est né sous la houlette de jeunes urbanistes, architectes et économistes compétents, visionnaires et efficaces. Pour répondre aux besoins criants d'espace de la Ville de Québec, ils ont su imaginer, planifier et réaliser un projet urbain susceptible d'accueillir l'urbanisation qui ne cessait de croître depuis le boum démographique et économique d'après-guerre. Après 45 ans d'efforts acharnés et soutenus, cette expérience nous enseigne qu'il faut encourager encore et encore la relève en urbanisme à rêver la ville de demain et à contribuer à façonner les paysages québécois pour un futur meilleur.

» **SERGE FILION**, urbaniste émérite

Dans les années 1970, la Ville de Québec se devait de réagir pour ne pas succomber au poids majoritaire de sa périphérie qui se réjouissait d'avance de son emprisonnement à l'intérieur d'un corset territorial qui ne lui offrait aucune chance de loger sa propre croissance et de prospérer davantage, la condamnant à voir son poids politique proportionnel fondre comme neige au soleil. Québec entreprit alors de négocier avec quatre de ses voisines moins bien pourvues en revenus financiers et en équipements publics populaires comme les arénas, les bibliothèques et les piscines publiques. Duberger et Les Saules acceptèrent tout d'abord les avances de mariage de la capitale contre des promesses d'équité dans les services publics et de gel de cinq ans des niveaux de taxation sur leur territoire.

Enfin, Québec était libérée et pouvait relancer la mise en place de nouveaux parcs industriels pour accueillir la forte croissance des secteurs manufacturiers et commerciaux qui réclamaient maintenant de nouveaux espaces à grande surface. Mais pour reprendre le contrôle du développement immobilier résidentiel en proportion de son poids politique et démographique, il fallait plus. Elle avait un urgent besoin de projeter une ville nouvelle d'au moins 60 000 habitants et 25 000 emplois.

À l'exemple de ce qui venait d'être fait à Paris avec ses six villes nouvelles pour désengorger la Ville lumière, les fonctionnaires proposèrent à l'administration Lamontagne d'imaginer et de proposer la planification d'un nouveau pôle d'équilibre capable de concurrencer les villes secondaires de Sainte-Foy, Charlesbourg et Beauport.

L'idée de Lebourgneuf était née. Une ville nouvelle de la même taille que celle de Sainte-Foy serait créée à partir de rien sur l'immense partie du territoire non encore urbanisé des villes de Charlesbourg Ouest et de Neufchâtel, d'où son nom de « Le Bourg Neuf », d'autant plus pertinent qu'on apprit par la suite que Champlain lui-même était né dans une commune surnommée Bourgneuf, non loin de Bruages et de Larochelle.

Mais il fallait encore courtiser les citoyens, les gens d'affaires, les agriculteurs et surtout les élus de ces deux villes, elles aussi en mal d'une croissance qui jusque-là leur avait échappé. Un avant-projet de ville nouvelle fut esquissé en 1971 et présenté à la population de Charlesbourg Ouest, jusque-là considérée dans le seul territoire d'influence de Charlesbourg. L'avant-projet a su faire accepter la fusion par

une confortable majorité lors d'un référendum... quarante ans avant les fusions dites « forcées »!

Une vision d'avenir

Pour produire cette vision d'avenir, la Ville demanda au Service de l'urbanisme de créer un groupe de travail de type commando à la fois imaginatif, compétent, efficace et surtout capable d'unité de commandement et de résultat : une proposition fut produite en quelques mois et donna lieu à un lancement spectaculaire dans les médias. Ces jeunes créateurs avaient pour noms Serge Viau, urbaniste, Gabriel Clairet, économiste, Jean Côté, architecte et Aygen Toruner, illustrateur et designer, tous sous la direction de l'auteur de ces lignes, alors directeur de la Division des études d'ensemble du Service de l'urbanisme dirigé par Jean Rousseau. C'est ainsi que le rêve de jeunes urbanistes dans la



Rue résidentielle à densité moyenne du quartier Lebourgneuf

1 Il faut revoir le document de l'époque qui fit sensation par sa nouveauté et son audace : « Lebourgneuf : concept d'organisation » (30 janvier 1974).



Passage piéton et corridor faunique

vingtaine aura façonné de façon durable le paysage construit et la structure urbaine de l'agglomération de la capitale nationale du Québec¹.

Déjà en 1970, les urbanistes avaient perçu que le développement urbain d'un vaste territoire récemment abandonné par ses derniers fermiers aurait été progressivement rempli par un développement en tache d'huile. Sans compter l'abandon des terres agricoles et le massacre des forêts urbaines de bonne qualité (escarpement est/ouest et abords des deux rivières Saint-Charles et Duberger), ce type d'aménagement apparaissait comme un gaspillage d'espace et un milieu de vie insoutenable pour les futurs résidents.

Il fallait donc changer le cours de la petite histoire urbaine et faire de ce site stratégique au cœur de l'agglomération une ville organisée, structurée, orientée sur la densité, la mixité, le transport en commun et l'urbanisme végétal, où 30 % de la ville nouvelle serait un parc, un espace vert intégral et un véritable jardin. Sans compter les grands boulevards verts comme ceux de Robert Bourassa et de Lebourgneuf, des dizaines de milliers d'arbres d'alignement orneront désormais l'ensemble du réseau viaire. À cela enfin s'ajouteront les réseaux pédestre et cyclable du parc de l'Escarpement, du parc Chauveau et des deux rivières qui relieront d'est en ouest et du nord au sud en site propre tous les futurs quartiers de la ville nouvelle.

Bilan de l'opération : un germe de ville avec une structure cohérente

Les points positifs

Lebourgneuf, trente ans avant les fusions imposées, a réglé définitivement le problème de manque d'espace de la Ville de Québec pour concevoir et mettre en œuvre sa propre expansion. Sur un site stratégique situé au cœur de l'agglomération de Québec et en mal de vocation, la Ville a planifié et réalisé un quatrième pôle structurant d'équilibre de 60 000 habitants et de 25 000 emplois qui s'ajoutait aux trois autres : Beauport, Charlesbourg et Sainte-Foy. Ce pôle construit de part et d'autre du boulevard Lebourgneuf appelé la « Grande Allée du nord » se poursuit même vers l'est dans Charlesbourg sur le boulevard de l'Atrium pour former un axe majeur de transport en commun est/ouest au nord de la ville.

Ces quatre quartiers nouveaux d'après-guerre peuvent désormais être reliés à la fois par un circuit de transport périphérique et par des diagonales conduisant au centre-ville principal (Colline Parlementaire, Vieux-Québec et Saint-Roch). Une ville de forme polycentrique et radiale; voilà pour la structure régionale encore en vigueur aujourd'hui.

Le plan d'urbanisme de Lebourgneuf a intégré 40 ans avant le fait un plan de mobilité durable. Les grands boulevards comprennent dans leur emprise un tracé réservé au transport en commun (tramway ou autobus articulés),

une piste cyclable, des plantations d'alignement le long des trottoirs et en terre-plein central. Ils sont encadrés par les édifices les plus denses, tant pour les bureaux que les commerces et les résidences.

Cette ville nouvelle est à la fois beaucoup plus dense que la banlieue traditionnelle, beaucoup plus mixte par ses usages et sa typologie de logement, et incroyablement plus verte avec 30 % d'espaces verts protégés à perpétuité et en voie de parachèvement. Les citoyens de Lebourgneuf n'ont jamais eu et n'auront jamais à se battre pour sauvegarder un boisé remarquable ou les abords des rivières; tous ces espaces appartiennent à la municipalité et sont protégés *de facto*.

L'opération foncière d'origine, menée avec succès par la Ville de Québec, seule après l'abandon fédéral-provincial des programmes de financement des banques de terrains, rapporte encore et pour toujours beaucoup de revenus fiscaux. La Ville a donc acquis environ 1 000 acres des 3 000 prévus à l'origine au prix moyen au pied carré de 0,20 \$ à 0,25 \$ en 1970 contre un prix de vente actuel net d'environ 25 \$ à 45 \$ (soit environ 250 \$ à 450 \$ le mètre carré). Ces acquisitions précoces par la Ville ont permis de protéger tous les parcs et espaces verts prévus, tandis que les promoteurs et les profits sur la revente de terrains desservis finançaient les nouvelles infrastructures.



ANDRÉ BOISVERT

Promenade en forêt au cœur de la ville nouvelle

« Lebourgneuf aura marqué durablement le paysage naturel, agricole et urbain de Québec, à partir d'une vision partagée durant 30 ans par le pouvoir politique et l'Administration de la ville »

Les points négatifs

Pour la réalisation du plan, l'on a toutefois dû composer avec la lenteur excessive de l'opération foncière et de l'amorce des premiers développements concrets, en raison à la fois de la complexité des procédures d'expropriation, des cycles du marché immobilier non maîtrisés et de la nécessité d'ouvrir d'abord ce vaste territoire inhabité par la grande voirie, difficile à financer sans les apports fiscaux habituels à court terme. En outre, le temps de planifier et de construire le premier centre communautaire de quartier incluant une école primaire, un gymnase, une bibliothèque et une chapelle, les enfants des premiers habitants étaient rendus au secondaire et l'église paroissiale n'avait plus de fidèles.

L'architecture et les lotissements paraissent parfois ordinaires, surtout si on les compare au concept trop visionnaire d'une ville préfabriquée et réalisée par un seul maître d'œuvre comme l'imaginaient les concepteurs internationaux de l'époque de Brasilia, ou encore de Cergy-Pontoise et de Toulouse Le Mirail en France.

On doit enfin constater l'absence de coordination des autorités de tous les paliers de gouvernement de l'époque

(fédéral, provincial, régional et municipal). Seule la Commission d'aménagement de Québec devait intégrer Lebourgneuf dans son premier schéma d'aménagement en 1974, alors que la Communauté urbaine ne fut créée qu'en 1985. Dans ce contexte, la compétition acharnée des autres villes de la région avait le champ libre, tandis que l'étalement urbain s'accélérait en deuxième et en troisième couronnes, à même la ceinture maraîchère et forestière de l'agglomération.

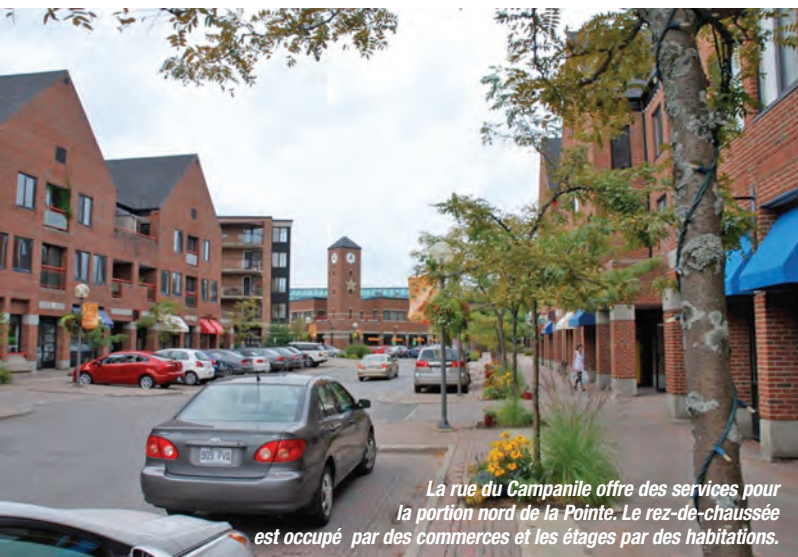
Un résultat durable

En somme, même si nous pouvons affirmer hors de tout doute que cela ne fut jamais facile, Lebourgneuf aura marqué durablement le paysage naturel, agricole et urbain de Québec, à partir d'une vision partagée durant 30 ans par le pouvoir politique et l'Administration de la ville. Sans leur soutien, ce projet audacieux pour l'époque n'aurait jamais vu le jour. Comme quoi il est permis de conclure : laissons le rêve des jeunes urbanistes faire évoluer les paysages québécois! ✨

Serge Filion, urbaniste émérite, a principalement travaillé au Service de l'urbanisme de la Ville de Québec et à la Commission de la capitale nationale du Québec. Il a aussi été président de l'OUQ de 1992 à 1998.

Une petite anecdote

Après cinq ans d'efforts soutenus dans ce dossier, en plus de tous les autres de notre Service d'urbanisme, j'offris ma démission pour aller travailler à la SCHL. Monsieur le Maire m'avait convoqué pour me demander la vraie raison de mon départ. « C'est que j'ai la conviction d'être à peu près le seul parmi les 3 000 employés de la Ville à croire à ce projet! » « Mais vous êtes dans l'erreur, monsieur l'urbaniste, nous sommes deux », m'avait-il répliqué. Sidéré par une telle confiance, je promis alors à monsieur Lamontagne de demeurer en poste jusqu'à ce que ce projet atteigne le point de non-retour. Je suis resté encore plus de 20 ans à la Ville de Québec avant de poursuivre ma carrière à la Commission de la capitale nationale du Québec, comme directeur de l'Aménagement et de l'Architecture. Ma vision à long terme et mes rêves venaient de bondir d'un palier. En 10 ans, nous y avons réalisés une dizaine de projets urbains majeurs qui ont façonné la ville pour le siècle à venir, notamment la Promenade Samuel de Champlain, le parachèvement de la Colline Parlementaire et la Place de la Gare du Palais.



La rue du Campanile offre des services pour la portion nord de la Pointe. Le rez-de-chaussée est occupé par des commerces et les étages par des habitations.



Pointe Sainte-Foy est un ensemble de très forte densité en décroissance vers ses extrémités.

La progression du développement

Le développement des aires n'a pas suivi l'ordre numérique; il a commencé avec l'Aire 3, suivi de l'Aire 2 et de l'Aire B. Dans les aires 2 et 3, on retrouve les plus petits bâtiments d'habitation à l'extrême périphérie de l'aire, tandis qu'en se rapprochant des aires de services comme l'Aire B, les gabarits et les densités devaient augmenter. Dès que les constructions étaient terminées autour d'un espace vert, la Ville s'appliquait à l'aménager.

Les arbres ont pris une grande importance dès la planification, de manière à préserver la plus belle végétation de la Pointe. C'est ainsi qu'on commença par nettoyer tous les espaces publics pour protéger la végétation existante et évaluer sa mise en valeur. Dans la majorité des cas, il a fallu par la suite ajouter des plantations, aménager des sentiers et parfois installer des jeux pour les jeunes enfants. Les petits parcs de voisinage ont bien vieilli, mais la conservation des arbres sur les propriétés privées a été plus difficile. Ce sont les espaces compris entre les bâtiments et la rue qui ont subi le plus de pertes d'arbres, en raison de la modification de la nappe phréatique entre les fondations des bâtiments et les services publics souterrains sous la rue.

Le grand parc central, l'Aire A boisée à 50 %, devait être relié aux autres parcs dans les trois aires de services. Des allées piétonnes devaient assurer la circulation de part en part de la Pointe et en particulier vers les aires de services. Nous verrons dans quelques années si cette préoccupation de la planification originale se réalisera.

La Pointe-de-Sainte-Foy¹, 40 ans plus tard

Un « lingot d'or » s'est aussi installé à l'extrémité ouest de la Pointe, dans l'axe du chemin des Quatre-Bourgeois : le ministère du Revenu du Québec. Un tel édifice n'était pas prévu sur ce territoire, mais ce ministère a tout de même généré de l'emploi et une certaine activité dans la Pointe. Si la surface vitrée or à l'extérieur du bâtiment contraste avec la végétation autour du bâtiment, les oiseaux ne l'apprécient guère et nombreux sont ceux qui s'y écrasent. D'autres gestes ont aussi modifié la planification première de la Pointe, comme ce qui a été nommé le « boisé Marly », un espace boisé entourant l'édifice du Ministère qui a été protégé à la suite de pressions politiques.

Pendant ces décennies, la Ville de Sainte-Foy a fait des efforts en parallèle, et c'est ainsi qu'elle a récupéré les berges du fleuve et en a fait un très bel espace vert et bleu : le parc de la Plage

Jacques-Cartier, un des plus beaux parcs de la Ville de Québec, situé entre le fleuve et la Pointe-de-Sainte-Foy sur toute sa face sud au pied de la falaise.

Le temps a fait que la planification des années 1970 n'a pas été poursuivie dans son ensemble et que probablement seulement 75 % du projet initial sera développé comme prévu. Par ailleurs, de nouveaux choix apporteront aussi des compléments positifs à l'aménagement. Comme la technique du remembrement a été une réussite, en tant qu'urbaniste, je suis persuadé que les villes qui oseront développer des ensembles importants l'utiliseront aussi avec succès.

On se rend compte aujourd'hui qu'une planification à long terme, soumise à la politique, à l'économie et à une foule d'événements ponctuels, est difficile à réaliser sur plusieurs décennies. Il faudrait peut-être favoriser une révision quinquennale du plan d'aménagement et procéder de manière à ce que tous les professionnels de la ville, urbanistes, architectes et architectes du paysage participent à ces projets d'ensemble importants. ☀

Jean-Claude Fréchette, urbaniste, a d'abord fait ses études en architecture navale suivies d'un baccalauréat en architecture. Il a principalement travaillé au sein du Service d'urbanisme de la Ville de Sainte-Foy et du Service de planification de la Ville de Québec.

¹ Nom actuel du quartier (NDLR).

VILLES NOUVELLES INDUSTRIELLES

Fermont, une ville nordique planifiée

Planifiée au début des années soixante-dix à la demande de la compagnie minière Québec-Cartier, la ville de Fermont devait être ultramoderne et adaptée à son contexte nordique. L'urbaniste Norbert Schoenauer et l'architecte Maurice Desnoyers puisèrent leur inspiration notamment dans des projets similaires de villes nouvelles nordiques, particulièrement celui de l'architecte Ralph Erskine à Svappavaara en Suède, où fut érigé un vaste bâtiment résidentiel qui inspira le mur-écran de Fermont.

» MIREILLE BÉLANGER, urbaniste-stagiaire

Le modèle d'urbanisation prévu pour 6 000 personnes était novateur et sans précédent au Québec. Contrairement aux deux autres villes minières « voisines », Gagnon et Schefferville, dont les tissus urbains étaient similaires à ceux des banlieues nord-américaines, l'organisation spatiale de Fermont était basée sur la densité et l'adaptation au climat. Ainsi, en raison du froid, le lotissement et la typologie du cadre bâti furent planifiés dans le but de minimiser les déplacements à l'extérieur. Quant à la trame de rues, elle fut dessinée afin de favoriser le déneigement des artères principales de façon naturelle par le vent (voir la figure 1).

À la fin de sa construction, Fermont est ceinturée au nord-ouest par le mur-écran dont le rôle est de protéger la ville du vent, tandis qu'elle est bordée au sud et à l'est par le lac Daviault. Le mur-écran, un grand bâtiment de 1,2 km de long, contient plus de 500 logements, les écoles, les commerces, l'hôpital, l'administration municipale, les équipements sportifs ainsi que les services de sécurité incendie. Entre cette imposante construction et le lac se trouvent des résidences unifamiliales isolées, jumelées et en rangée. Les travailleurs de la mine sont logés à faible coût par l'employeur et doivent quitter leur logis lorsqu'ils quittent leur emploi. Autour des résidences, un réseau de parcs et de sentiers piétonniers structure l'ensemble de la ville et permet de se déplacer à l'extérieur par le chemin le plus court. En somme, l'objectif est atteint, les résidents de Fermont peuvent aisément minimiser leur contact avec le climat rigoureux et bénéficier d'une qualité de vie « ultramoderne ».

Au-delà de l'efficacité de la structure urbaine conçue en fonction du climat nordique, Schoenauer et Desnoyers ont

planifié une ville adaptée à sa population « immigrante ». L'isolement et l'éloignement de la ville ont engendré une volonté de développer une communauté inclusive et organisée pour sa population jeune et majoritairement composée de travailleurs actifs. Fermont n'est donc pas divisée en quartiers selon les statuts des travailleurs à la mine, puisque les gestionnaires et les ouvriers cohabitent dans les mêmes rues. Sommairement, le type de ménage définit le type de bâtiment résidentiel octroyé par la compagnie à ses travailleurs. Cette façon de faire veut contrer l'isolement des personnes seules et favoriser un voisinage convivial des différents ménages. Les personnes seules ou en couple sont logées au cœur des activités urbaines, principalement dans le mur-écran et dans les maisons en rangée qui le bordent. Quant aux familles, elles habitent dans les résidences unifamiliales jumelées et isolées.

Fermont se caractérise aussi par une population qui se renouvelle sans cesse de par le statut temporaire des travailleurs. Toutefois, ce caractère temporaire peut durer plus de 30 ans. Schoenauer et Desnoyers ont donc adapté le concept afin de développer un sentiment d'appartenance. Ainsi, malgré le long hiver, toutes les résidences possèdent un petit espace extérieur privé : balcon, patio ou terrain. Les espaces publics de rassemblement sont concentrés dans le mur-écran. À l'extérieur se trouve uniquement le réseau d'espaces verts. De nombreux équipements sportifs et culturels offrent aussi aux citoyens des occasions de se côtoyer et de créer des liens.

Fermont, 40 ans plus tard

Aujourd'hui, le concept urbanistique s'est quelque peu dilué. Le développement de la ville mono-industrielle est tributaire du marché du fer et, conséquemment, sa population fluctue avec le marché. Les horaires de travail à la mine



Figure 1 : Concept de base de Schoenauer et Desnoyers, 1972

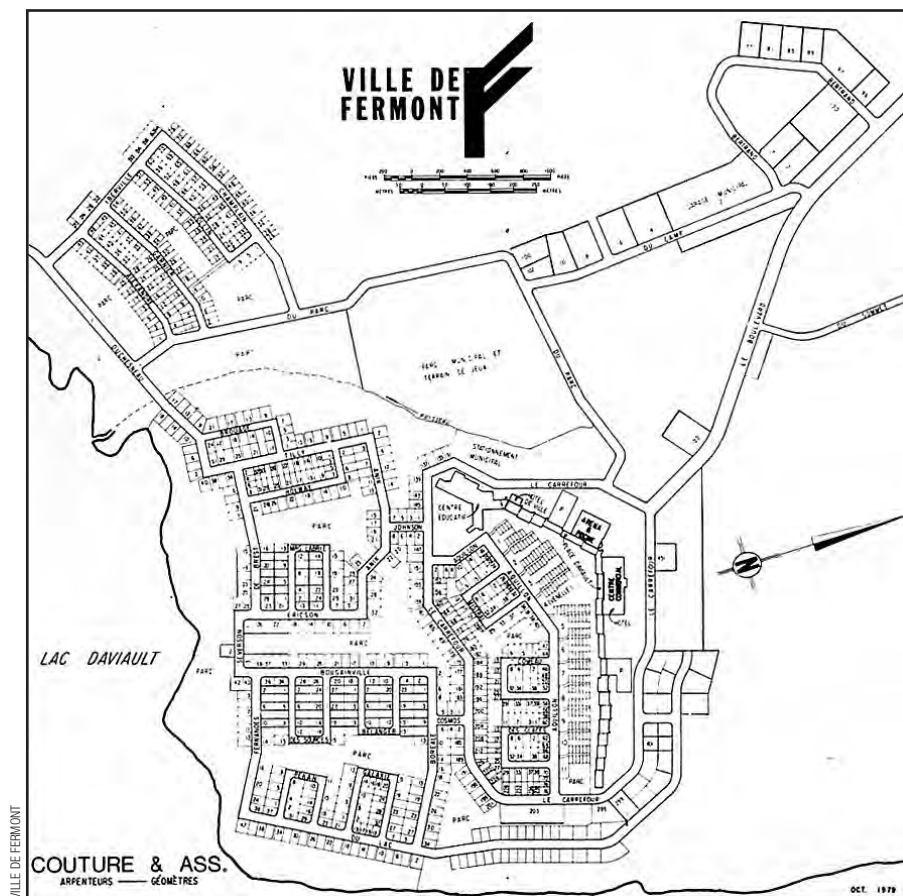


Figure 2 : Plan de la ville de Fermont, 1979

ont changé, ce qui a affecté le dynamisme communautaire. Finalement, le concept initial d'organisation spatiale où le mur-écran protège la ville des grands vents froids n'a pas prévu d'expansion de la ville, alors que des besoins en ce sens se sont présentés à différents moments.

Les cycles miniers affectent continuellement la planification urbaine de Fermont. Planifiée pour 6 000 personnes, elle a atteint sa plus forte population en 1980 avec 4 500 personnes. Par contre, en 2005, cette population n'était plus que de 2 471 personnes. En 2011, un boom minier intensif a rendu la planification urbaine encore plus ardue, car la population de 2 900 citoyens a dû cohabiter avec des milliers de travailleurs logés dans des campements temporaires installés de façon aléatoire à travers la ville. Avec ces nouveaux travailleurs qui doubleraient la population de la petite ville, les services publics, les infrastructures municipales et la qualité de vie des citoyens furent totalement bouleversés.

Aussi, la cadence des horaires de travail à la mine est modifiée à la demande des travailleurs. Pour la plupart, les semaines de travail sont condensées sur quatre

jours, douze heures par jour. Ce choix délibéré a eu un effet néfaste sur le dynamisme communautaire en raison de la baisse de participation aux activités. Aujourd'hui, la salle de curling n'est plus, la salle de quilles est fermée, les clubs de photographie et de poterie manquent de participants, etc.

Quant à l'expansion urbaine, elle a pris la forme d'un quartier de maisons mobiles à l'ouest de la ville, hors du concept de base. Ce nouveau quartier a été créé pour répondre aux besoins des citoyens qui voulaient posséder leur propre résidence et, pour un grand nombre, y prendre leur retraite. Le sentiment identitaire a donc bourgeonné, certains voulant quitter la mine, mais pas Fermont. Comme ce quartier est situé à 1,5 km du mur-écran et qu'il n'est pas protégé du vent, la distance de marche par rapport aux services est peu invitante par grand froid. Par ailleurs, toujours à l'ouest de la ville, un parc industriel a pris forme pour répondre aux nouveaux besoins dus à l'expansion de la mine (voir la figure 2).

La durabilité de cette communauté

Depuis plusieurs années, Fermont vit avec la crainte de sa fermeture. Pourtant, la population actuelle demeure décidée à y rester et elle s'implique sur de nombreux plans. Les initiatives bénévoles sont inestimables pour son dynamisme communautaire et son rayonnement régional. De son côté, la municipalité a



Le mur-écran de la ville de Fermont, 2011



MIREILLE BÉLANGER

La ville de Fermont en 2013

« Depuis plusieurs années, Fermont vit avec la crainte de sa fermeture. Pourtant, la population actuelle demeure décidée à y rester et elle s'implique sur de nombreux plans. Les initiatives bénévoles sont inestimables pour son dynamisme communautaire et son rayonnement régional. De son côté, la municipalité a mis à jour de nombreux équipements récréatifs, sportifs et culturels. [...] Toutefois, le développement trop intensif des dernières années a sérieusement déstructuré son organisation. »

mis à jour de nombreux équipements récréatifs, sportifs et culturels. Les résidents apprécient le rythme de vie que leur offre la ville. Toutefois, le développement trop intensif des dernières années a sérieusement déstructuré son organisation.

La durabilité d'une telle communauté est précaire. Son mode de gestion est à revoir, car la mine est de moins en moins impliquée dans le financement. Les nouveaux modes d'habiter des travailleurs se situent dans des camps de travail, ce qui n'en fait pas des résidents permanents. Les investisseurs se font rares dans un tel climat. Le réseau - tage municipal serait-il une solution viable? Cela paraît utopique dans ce

contexte territorial. Fermont est une des deux seules villes de la MRC de Caniapiscou, l'autre étant Schefferville, et aucune route ne relie les deux communautés. Schefferville a établi des liens avec les Premières Nations, qui représentent plus de 85 % de sa population. Quant à Fermont, ses liens se font avec les villes voisines du Labrador, générant des échanges interprovinciaux limités.

Dans un tel cadre, comment répondre aux attentes citoyennes qui espèrent des services municipaux « actuels », tel un système de gestion des matières résiduelles? Comment assurer une éducation de bon niveau si les ressources manquent? Présentement, l'implication

citoyenne sauve la dimension communautaire, mais ce n'est pas celle-ci qui fournira les équipements et le financement nécessaires à la poursuite du développement de Fermont... En 2015, une première usine d'eau potable verra le jour ainsi qu'un nouveau bâtiment pour les services d'incendie et ambulancier, un autre pas dans la direction espérée par les citoyens. Mais maintenant que l'effervescence du dernier boom minier appartient au passé, que sera la suite? ☀

Mireille Bélanger, urbaniste-stagiaire, détient une maîtrise en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal. Entre 2012 et 2014, en plein « boom minier », elle a travaillé à la MRC de Caniapiscou à Fermont. Actuellement, elle est chargée de projet à la division du patrimoine à la SODEC, à Québec.

COLLECTIVITÉ NOUVELLE DE LONGUEUIL

Le point de vue d'un résident urbaniste

Le concept sous-jacent à l'ensemble résidentiel connu sous le nom de La Collectivité Nouvelle à Longueuil s'inscrit dans la foulée des idées à l'origine du *Garden City Movement* de Sir Ebenezer Howard à la fin du XIX^e siècle, du *City Beautiful Movement* du début du XX^e siècle et, plus près de nous à Montréal, de la Cité-Jardin du Tricentenaire du début des années 40. Pourquoi vous entretenir de cette belle réalisation urbanistique? Tout simplement parce que c'est mon milieu de vie depuis un quart de siècle.

» **CLAUDE LAVOIE**, urbaniste

L'aventure de la Collectivité Nouvelle découle de l'abandon, par les propriétaires promoteurs d'alors, d'un grand secteur qui avait été planifié selon les principes du développement en quadrillé, une approche populaire dans les grandes villes nord-américaines à l'époque. Heureusement, pourrait-on dire, le projet est mort-né, quoiqu'un plan parcellaire ait subsisté. À la suite d'un long processus de récupération des immeubles pour non-paiement des taxes, la Ville de Longueuil est finalement devenue propriétaire du territoire couvrant environ 168 ha. À partir de 1982, un plan d'urbanisme de détail a été confectionné et sanctionné. À la suite du remplacement du parcellaire original, le projet a été mis en œuvre en trois phases articulées autour du parc régional de Longueuil. Ce parc, d'une superficie de 185 ha, a été renommé « parc Michel Chartrand » en 2010.

Lorsque, tous les matins « aux aurores », je promène Toby, mon Shetland Shepherd, dans la piste multifonctionnelle derrière chez moi, je me considère chanceux de vivre dans cet environnement urbain d'une exceptionnelle qualité.

La Collectivité Nouvelle dans Longueuil

Sise à environ 2,5 km au nord-est du cœur du Vieux-Longueuil, la Collectivité Nouvelle y est reliée par plusieurs « bras de manivelle », via le Boulevard Rolland-Therrien, l'artère majeure est-ouest dans cette partie de Longueuil. Par contre, les grands axes routiers, comme l'autoroute Jean-Lesage et la route 132 sont directement accessibles.

Circonscrite par les boulevards Marie-Victorin, Jean-Paul Vincent et Fernand-Lafontaine ainsi que par la rue Adoncour, le secteur est limitrophe du parc Michel-Chartrand, auquel il est relié par un important réseau multifonctionnel qui rejoint la promenade René-Lévesque le long du Saint-

Laurent, un segment de la Route Verte du Québec. Il faut noter que ce réseau vert est doté de trois passages étagés pour traverser les grandes voies véhiculaires qui le limitent ou le traversent (voir la figure). Ce grand axe vert est-ouest croise un autre sentier vert qui a été aménagé sur l'ancien tracé du chemin de fer qui reliait autrefois Sorel et Montréal.

La fonction résidentielle dominante est surtout de faible densité, avec des bâtiments de type pavillonnaire unifamilial. Des concentrations d'habitations de densité moyenne, principalement en copropriété, sont parsemées dans le secteur sous la forme de bâtiments à logements multiples et de maisons en rangée.

Les concepteurs ont tout mis en œuvre pour conserver de nombreux arbres issus de l'abandon de l'occupation agricole, ce qui a permis de créer des espaces boisés de dimensions diverses et de doter la piste multifonctionnelle



Plan de la Collectivité Nouvelle



CLAUDE LAVOIE

La piste multifonctionnelle derrière chez moi (octobre 2014)

d'un environnement vert particulièrement remarquable. Les îlots résidentiels de type grappe (ou « clusters ») sont isolés les uns des autres par des espaces boisés. Cette particularité donne un cachet très distinctif à la Collectivité Nouvelle.

Un noyau à vocation économique, situé à la limite sud-ouest du territoire, assure une certaine autonomie au secteur en offrant des services commerciaux et professionnels de proximité. S'y retrouvent également des bureaux à vocation urbaine et régionale.

Une expérience personnelle heureuse

J'ai quitté le Vieux-Longueuil avec ma famille après avoir choisi une résidence qui répondait à des critères déterminés : une habitation unifamiliale isolée, implantée dans une rue sans issue, avec la cour au sud, entourée d'arbres matures et à proximité de grands espaces verts. Nous sommes tombés pile sur un emplacement limitrophe de la piste multifonctionnelle qui répondait à tous ces critères. Le boisé des environs est tellement dense qu'on peine à croire qu'on se situe à moins de 15 km du centre-ville de Montréal.

Nous sommes tellement proches du troupeau de chevreuils du grand parc

Michel-Chartrand que les cèdres isolés, les haies de cèdres et les autres buissons de conifères disparaîtront rapidement si une protection ne leur est pas assurée durant la saison froide. À telle enseigne que l'été dernier, dans le boisé derrière chez moi, j'ai fait découvrir une biche et ses deux faons à ma petite-fille de deux ans, qui s'est approchée à trois mètres des magnifiques bêtes dorénavant habituées à la présence humaine. Peu importe la saison, la température ou l'heure, on peut skier, courir, jogger, faire du vélo ou pique-niquer à quelques pas, dans le parc linéaire et dans le grand parc. Quels plaisirs!

La conservation des arbres issus du paysage agricole du passé, pas si lointain, a permis de doter le secteur d'une forêt urbaine de haute stature. J'ai hérité d'un orme tout aussi majestueux qu'impressionnant dans le parterre avant. Malheureusement, après avoir été un compagnon fidèle pendant 23 ans avec son grandiose panache altier et son ombre rafraîchissante, il a dû, à notre profonde peine, être sacrifié, car il était infecté par la graphiose, également connue comme la « maladie hollandaise ». C'était l'un des derniers survivants de l'espèce dans la région.

Les principes d'urbanisme mis en œuvre

En définitive, autant comme urbaniste que comme résident, j'ai constaté au cours des années que la haute qualité de la vie urbaine dans la Collectivité Nouvelle découle de l'application de plusieurs principes du *credo* de l'urbanisme dans la planification, le design et la réalisation d'un plan d'aménagement pour un ensemble à vocation résidentielle :

- l'harmonisation des bâtiments, de leur forme et de leur volume par un contrôle architectural efficace; à titre d'exemple, un mur latéral non fenestré est toujours face au mur latéral voisin disposant de fenêtres, garantissant l'intimité des voisins;
- la hiérarchie bien dosée dans les espaces verts et les réseaux piétonniers et cyclistes qui desservent le territoire;
- le design soigné du réseau routier, basé sur le principe de grappes sans issue desservies par des voies collectrices qui se raccordent aux artères;
- l'enfouissement des réseaux câblés, qui crée un paysage visuellement non pollué en plus de conférer une protection contre les aléas naturels, un avantage évident vécu lors de la crise du verglas de 1998;

« En définitive, autant comme urbaniste que comme résident, j'ai constaté au cours des années que la haute qualité de la vie urbaine dans la Collectivité Nouvelle découle de l'application de plusieurs principes du credo de l'urbanisme dans la planification, le design et la réalisation d'un plan d'aménagement pour un ensemble à vocation résidentielle... »

- le maintien et la mise en valeur de la foresterie existante au moment de la concrétisation du projet;
- l'application d'une thématique dans l'élaboration de la toponymie des voies et des lieux pour l'ensemble du territoire traité (dans notre cas, l'ornithologie).

Deux lacunes me semblent toutefois à signaler. Un programme initial de plan-

tation d'arbres de rue (comme l'a montré, entre autres, l'exemple de la Cité-Jardin) aurait permis d'augmenter la superficie boisée, de créer un effet d'intimité lorsque les arbres auraient atteint leur maturité et de réduire l'empreinte calorifique du secteur. En second lieu, l'absence de carrefours giratoires sur les collectrices : ce n'était pourtant pas l'espace qui manquait à l'époque de la planification. Que de

temps perdu et de risques encourus quand on doit se contenter des instruments classiques et inefficaces de contrôle comme les feux de circulation et les panneaux d'arrêt. Si elles avaient été prévues, ces mesures auraient, selon moi, encore bonifié un environnement déjà particulièrement intéressant.

J'ai donc été privilégié de vivre dans un environnement urbain pensé et planifié par des urbanistes et de jouir d'un tel paysage qui change jour après jour. La nature et l'occupation humaine s'y côtoient harmonieusement. Cette expérience m'a permis de constater comment l'urbanisme est essentiel dans la création d'un milieu de vie. ✨

Claude Lavoie, urbaniste à la retraite, a toujours œuvré dans son cabinet privé à titre de consultant dans tous les domaines de l'urbanisme. À l'OUQ, il a agi comme Syndic, a donné des formations sur le système professionnel et la déontologie. Il a enseigné à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et au module d'urbanisme de l'UQAM. On lui doit deux ouvrages qui traduisent son implication dans son métier : *Initiation à l'urbanisme* et *Le témoin expert : son rapport et son témoignage*.

lemay+CHA+DAA

**CRÉATEUR
DE VALEURS
DURABLES**

URBANISME
DESIGN URBAIN
ARCHITECTURE DE PAYSAGE
ARCHITECTURE
DÉVELOPPEMENT DURABLE

PLANIFICATION STRATÉGIQUE
PLANIFICATION DES TRANSPORTS
DESIGN D'INTÉRIEUR
DESIGN GRAPHIQUE
CONCEPTION 3D



RIVIÈRE SAINT-CHARLES, QUÉBEC

Prix d'excellence - Mention Régionale, AAPC



BIBLIOTHÈQUE DU BOISÉ, MONTRÉAL

Prix d'excellence, SABMag et SAB CGBA

lemayCHA.com lemayDAA.com lemayONLINE.com



Intersection entre les rues William-Tremblay et 6^e Avenue dans le quartier Angus

PIERRE ST-CYR

REQUALIFICATION URBAINE

Le cas des anciens ateliers Angus à Montréal

Le redéveloppement du site des ateliers Angus fait école d'abord pour avoir réussi le pari de la mixité sociale avec la Société des terrains Angus (SOTAN), puis pour avoir par la suite complété, avec la compagnie de Chemin de fer du Canadien Pacifique (CFCP), une opération de restauration des sols de grande envergure, alors que l'expertise dans le domaine était limitée. Aujourd'hui, les résidents des 4 900 unités d'habitation sont heureux de vivre dans un environnement urbain structuré où tous les services sont à distance de marche.

» PIERRE ST-CYR, urbaniste

L'un des premiers exercices de planification détaillée du territoire sur une large échelle au Québec concerne l'établissement des ateliers Angus par le CFPC au début du XX^e siècle dans ce qui deviendra le quartier Rosemont à Montréal. Déjà trop à l'étroit aux Ateliers de Lorimier depuis la fondation de la compagnie ferroviaire en 1881, les activités de production du matériel roulant sont relocalisées hors de la ville, plus à l'est, en zone agricole.

Véritable cas d'étalement urbain avant la lettre, l'ancienne terre des Crawford accueille dès 1904 l'un des premiers complexes industriels issus du taylorisme en Amérique du Nord. Meticuleusement positionnés sur 230 acres, plus d'une trentaine de bâtiments ayant chacun une fonction spécifique (*Locomotive*

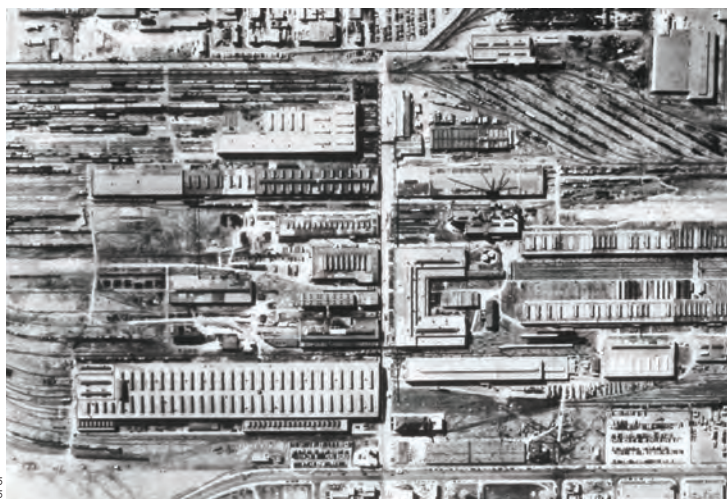
Shop, Passenger Car Shop, Blacksmith Shop, etc.) transforment matières premières en matériel roulant essentiel aux opérations ferroviaires. L'effort de guerre, notamment, propulse l'importance des ateliers Angus dans l'économie montréalaise, mais aussi dans l'imaginaire collectif évoquant *Les Temps modernes* de Charlie Chaplin. Son apogée culmine en 1944, alors que plus de 15 000 ouvriers, hommes et femmes, se relaient 24 heures par jour, sept jours par semaine pour produire obus et chars d'assaut.

Toutefois, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent à la fin des années cinquante et l'obsolescence graduelle des ateliers plus d'un demi-siècle après leur mise en service initiale obligent le CFPC à réduire et à relocaliser les activités, ce qui libérera graduellement

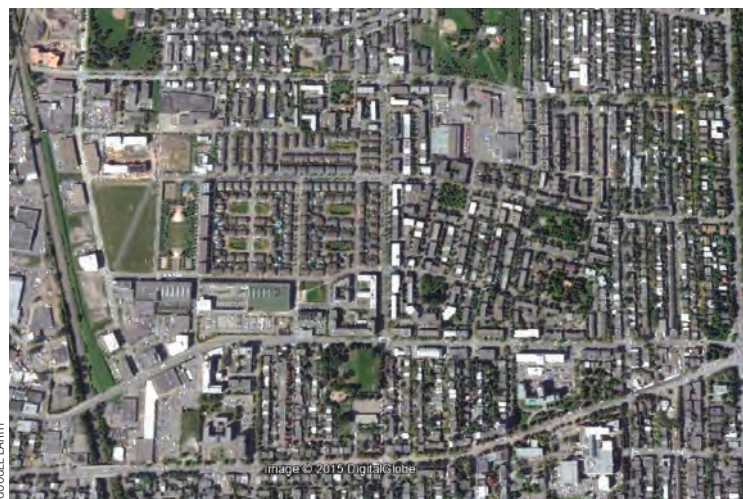
du terrain. Ainsi, la requalification du site se fera en deux temps et de deux *modus operandi* forts distincts.

La première phase du redéveloppement sous la SOTAN

Dans un premier temps, en 1978, la portion du site d'une superficie de 110 acres sise à l'est de ce qui est connu aujourd'hui comme étant le boulevard Saint-Michel est prête à être redéveloppée. Fait important, les terrains ne sont pas décontaminés parce que les valeurs de société de l'époque ne l'exigent pas. Fort maladroitement, le CFPC confie à sa filiale Marathon, basée à Toronto, le mandat de redévelopper le site à des fins de centre commercial. Cette décision suscite une formidable levée de boucliers dans Rosemont, non pas tant pour ce qui était perçu comme étant l'illégitimité du propriétaire



Vue aérienne en 1962



Vue aérienne en 1985

(anglophone, CFCP) dans la définition du devenir du site que pour l'usage « centre commercial » proposé qui ferait compétition directement à l'artère commerciale Masson, alors fragile.

La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec prennent les choses en main en créant la SOTAN, une société paramunicipale qui assure la planification et le développement du site et l'acquiert du CFCP. De 1978 à 1994, plus de 2 900 unités d'habitation sont ainsi bâties pour former un des plus importants projets de mixité sociale au pays avec 40 % du stock d'habitation affecté au logement social. La SOTAN relève avec brio le difficile pari d'intégrer les différents modes de tenure dans un ensemble où l'architecture demeure relativement homogène, atténuant ainsi la ségrégation généralement observée dans les projets de ce type. Clin d'œil à l'Histoire, la SOTAN a réussi, une quarantaine d'années plus tard, là où une autre association d'origine citoyenne, l'Union économique d'habitation, avait échoué quelques rues plus à l'est dans Rosemont avec l'expérience de la Cité-Jardin du Tricentenaire, où seulement 165 des 600 habitations planifiées furent construites.

La deuxième phase du redéveloppement sous le CFCP

La deuxième portion du site Angus d'une superficie de 120 acres devient disponible pour le redéveloppement dès la fermeture définitive des ateliers Angus en 1992. Le contexte est toutefois bien

différent de 1978 : une crise économique sévère, l'activité immobilière est moribonde, Montréal élabore son premier plan d'urbanisme et le cadre réglementaire québécois commande dorénavant une restauration des sols. Autre facteur et non le moindre, le milieu, par la Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) de Rosemont-Petite-Patrie, s'oppose fermement à

l'intention du CFCP de redévelopper le site à des fins résidentielles. La fermeture des ateliers Angus s'inscrivant dans un mouvement plus large de désindustrialisation de l'est de Montréal avec son lot de pertes d'emplois, la CDEC considère que la relance de la vocation industrielle du site est la seule option souhaitable. Pour toutes ces raisons, CFCP devient développeur... par défaut!

« la SOTAN a réussi, une quarantaine d'années plus tard, là où une autre association d'origine citoyenne, l'Union économique d'habitation, avait échoué quelques rues plus à l'est dans Rosemont avec l'expérience de la Cité-Jardin du Tricentenaire »



Travaux de décontamination

Un véritable bras de fer se déroule au milieu des années 90 entre le CFCP et la CDEC et mènera à un jugement de Salomon de la Ville de Montréal : la moitié est du site sera zonée résidentielle et l'autre le sera à des fins industrielles. Particularité liée à la préservation de bâtiments industriels présentant une valeur patrimoniale et historique, la zone où est situé l'immense Locoshop est désignée « aménagement différé » compte tenu de la difficulté d'en prévoir alors la réutilisation. En 1995, un plan de site multifonctionnel est établi, suivi en 1998 d'un accord de développement départageant les responsabilités entre la Ville et le CFCP dans la mise en œuvre des travaux de requalification, le tout approuvé par l'Administration municipale. S'ensuit une entente entre le CFCP et la Société de développement Angus (SDA), créée par la CDEC, qui détermine les modalités d'acquisition des terrains industriels sur une période de dix ans. La SDA finira par y créer près de 2 500 emplois.

Pour les urbanistes, le plan de site doit permettre de réintégrer la friche dans le tissu urbain existant de Rosemont en référant au génie du lieu, ce qui

signifie : mettre en valeur des bâtiments industriels ayant un potentiel de réutilisation, créer une grille de rues qui se raccroche naturellement, tirer profit des perspectives sur le Mont-Royal et mettre sur pied un réseau de parcs et d'espaces verts structurant.

La démolition des bâtiments non recyclables ainsi que la colossale opération de restauration des sols se déroulent sur une période de 18 mois à compter de mars 1998, sous la gouverne du CFCP, propriétaire du site, mais surtout pollueur et donc payeur en vertu du principe universel. Les infrastructures sont mises en place par la Ville de Montréal et les constructeurs résidentiels érigent au fil des saisons plus de 2 000 habitations. Le CFCP impose aux constructeurs, en aval du Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement, un langage architectural cohérent à l'ensemble du site et s'inscrivant en continuité avec les bâtiments industriels conservés. Il planifie le rythme de développement de manière à créer le plus rapidement possible des micro-milieus de vie de qualité au bénéfice des nouveaux résidents. Ainsi, il prend à sa charge l'aménagement de sept des neuf parcs prévus au plan

de site et coordonne la construction des travaux d'infrastructures et d'utilités publiques. Ce faisant, le CFCP assure la création d'une valeur ajoutée qui se reflète sur les valeurs foncières. Ainsi, le compromis économique et social « vertueux » qui anima la création des ateliers Angus en 1904 est toujours de rigueur.

Et si c'était à refaire...

Si l'ensemble de l'opération était à refaire en 2015, nul doute que la densité devrait être supérieure au caractère un tantinet banlieusard des deux phases de redéveloppement. Sans réinventer la roue, il serait aisé de s'inspirer de la morphologie urbaine du « vieux » quartier Rosemont, toujours de mise pour la vie de famille, tout en créant une architecture plus contemporaine.

En somme, tirer pleinement profit du foncier et des infrastructures en place en densifiant est tout probablement l'approche de développement durable la plus désirable. ✨

Pierre St-Cyr, urbaniste, a été directeur du projet Angus de 1997 à 2003 pour le compte du Groupe immobilier du Chemin de fer Canadien Pacifique.



PIERRE ST-CYR << PIERRE WALO >>



Rue de la Fonderie

Parc sur la 6^e Avenue

LE PROJET BOIS-FRANC

Reconversion d'un site aéroportuaire en quartier modèle

La collectivité nouvelle de Bois-Franc, au nord-ouest de l'île de Montréal, a pris son essor au début des années 90 et constitue aujourd'hui un des exemples québécois de conception de l'organisation spatiale et d'un choix de densité résidentielle. L'acceptation d'un tel concept par la Ville reposait en grande partie sur la capacité du promoteur à livrer le projet dans son ensemble. Son nom étant lié au projet, Bombardier se devait de réussir.

» **CLAUDE CHARETTE**, urbaniste

Le projet Bois-Franc est situé au cœur de l'arrondissement de Saint-Laurent¹ au nord-est des autoroutes 13 et 40 sur l'île de Montréal (figure 1). Bombardier inc. a acquis les terrains de l'usine de Canadair et la piste de l'aéroport de Cartierville en 1986. L'ensemble immobilier totalisait approximativement 200 hectares de terrain. Le nouveau propriétaire continua les activités liées à la construction et à l'entretien d'avions, en utilisant la piste de l'aéroport pour les besoins de l'entreprise. À la fin des années 80, elle a déménagé les activités d'assemblage d'avions civils à l'aéroport de Dorval et l'entretien d'avions militaires à celui de Mirabel. La piste de l'aéroport n'était donc plus nécessaire aux activités de l'entreprise.

Ainsi Bombardier inc. a pu affecter environ 150 hectares au développement résidentiel comme prévu au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal et au plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Laurent, ce dernier adopté en 1990.

Le site de l'aéroport et celui du Nouveau Saint-Laurent qui lui est contigu sont deux projets résidentiels majeurs, chacun pouvant contenir à terme environ 7 500 unités d'habitation. Ces projets permettaient d'atteindre l'objectif qu'avait fixé le maire de Saint-Laurent à l'époque, soit une ville comptant 100 000 habitants et 100 000 emplois sur son territoire.

Au surplus, la proximité de ces deux projets au milieu bâti permettait d'utiliser de façon optimale les services déjà

présents sur le territoire, notamment le réseau de rues, les stations de métro existantes (Côte-Vertu et du Collège) et les autres services communautaires (grands parcs, écoles, bibliothèque, etc.).

Le plan directeur du projet Bois-Franc Bombardier inc., l'unique propriétaire de cet ensemble, crée donc une société immobilière pour gérer les sites excédentaires de l'entreprise à travers le monde, dont le site de Saint-Laurent.

Ainsi, Bombardier Immobilier inc. retient les services de la firme d'urbanisme Daniel Arbour et associés pour proposer un plan directeur de développement du site. Après avoir visité plusieurs projets en Europe et aux États-Unis et évalué l'état du marché immobilier, ils privilégièrent principalement la construction de maisons unifamiliales en rangées en combinaison avec d'autres typologies d'habitation. Pour éviter de longues rues de maisons en rangées, on les dispose autour de « squares ». Ce concept est inspiré de celui de la ville de Savannah aux États-Unis.

Le concept prévoyait que des bâtiments de hauteurs et de typologies différentes pouvaient se côtoyer sur un même tronçon de rue. On souhaitait donner un caractère urbain à l'ensemble immobilier : bâtiments près de la rue, aucun garage en façade, cases de stationnement accessibles par des allées communes entre les séries de bâtiments et trottoirs non contigus aux voies de circulation. Le réseau électrique devait être souterrain à même les emprises de rue.

Sur le plan architectural, deux points en commun pour tout le projet : privilégier les revêtements de brique rouge et les toits en pente, rappelant ainsi des ensembles résidentiels existants à Montréal qui ont bien « vieilli ».



Ensemble résidentiel de forte densité sur le boulevard Poirier.

1 Ville de Saint-Laurent avant les fusions municipales de 2002.



Ensemble résidentiel en rangées sur la rue d'Acajou.



Parc du lac des Nations qui sert aussi de bassin de rétention de l'eau pluviale.

ARRONDISSEMENT DE SAINT-LAURENT

Pour la Ville, même si le projet n'avait pas de comparable sur son territoire, le plan directeur devait composer avec certaines exigences, dont celle d'intégrer le projet aux axes routiers importants en périphérie, de prévoir la transition avec le projet résidentiel du Nouveau Saint-Laurent et d'assurer des zones de rétention de l'eau pluviale à même les espaces verts. Cette dernière contrainte exigeait la cession à la Ville de 17 % des terrains du projet en espaces verts et bleus, soit 10 % pour les parcs et 7 % pour la gestion de l'eau pluviale.

Le rôle des urbanistes de la Ville concernant le plan directeur a surtout consisté à accompagner la firme dans l'élaboration du concept en s'assurant du respect des exigences précédentes et de celles des autres services municipaux (sécurité incendie, déneigement, etc.).

La réglementation

À l'époque, de nouvelles dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permettaient d'encadrer la réglementation d'urbanisme avec des outils comme les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Cela a permis au promoteur d'obtenir une certaine flexibilité par rapport aux dispositions normatives de la réglementation de zonage quant à l'implantation et à la hauteur des bâtiments dans une même zone.

Les aspects normatifs ont fait l'objet de beaucoup de discussions, entre autres sur le lotissement pour la largeur des rues et la profondeur des lots (avec des marges avant réduites, la profondeur des lots était inférieure aux standards), sur la largeur des unités unifamiliales contiguës (standard de

6 mètres par rapport aux 5,5 mètres souhaités), les normes de stationnement qu'on voulait réduire, etc.

De son côté, Bombardier impose, lors de la vente d'une propriété, une servitude architecturale pour assurer la pérennité du projet (maintien de l'architecture, de la nature et de la couleur des matériaux de revêtement).

Bombardier a confié la construction des bâtiments à quelques constructeurs, chacun ayant son propre créneau en fonction de la typologie des habitations à construire. Cette pratique permet au promoteur de bien contrôler la qualité du projet et de mieux prévoir les phases de développement. Les mêmes constructeurs ont été associés tout au long du projet.

Les autorisations requises par la Ville

Pour la construction des infrastructures, la Ville a conclu des ententes avec le promoteur pour lui confier la responsabilité de construire les rues et ainsi lui laisser la flexibilité de déterminer les phases du projet en fonction du marché immobilier.

Pour l'émission des permis de construction, tout le projet Bois-Franc est soumis à la procédure d'approbation des PIIA au préalable. Ainsi, chaque constructeur doit soumettre tous les documents nécessaires afin que les professionnels en urbanisme de la Ville puissent étudier la demande et la soumettre au comité consultatif d'urbanisme pour recommandation au conseil municipal. Le promoteur accompagne chaque constructeur dans sa démarche d'approbation de PIIA auprès de la Ville.

Les résultats

Vingt-deux ans après la mise en œuvre du projet (1993), le concept, la densité des habitations et les principes architecturaux prévus au plan directeur initial ont été en grande partie respectés. Il y a tout de même eu quelques aléas, liés entre autres à la présence plus forte que prévu de l'automobile sur le site, aux soubresauts du marché immobilier et à l'introduction de nouvelles normes plus sévères pour la gestion de l'eau pluviale.

Dernièrement, le projet a adopté les principes du développement durable, et on y a intégré des logements sociaux.

Ce projet d'habitations a permis d'optimiser l'utilisation de services existants et de rapprocher le lieu de résidence de plusieurs travailleurs sur le territoire de Saint-Laurent.

Pour les résidents, on dénote une fierté certaine à vivre dans un secteur dont le caractère est unique. Par contre, la situation du projet sur l'île de Montréal fait en sorte que les valeurs foncières sont assez élevées et rend le projet pratiquement inaccessible aux premiers acheteurs d'habitation.

Enfin, ce projet a inspiré d'autres promoteurs dans la région métropolitaine de Montréal à faire preuve de plus d'imagination dans la planification et le rendu de leur projet. ✨

Claude Charette, urbaniste, détient un baccalauréat en génie civil de l'Université Laval et une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal. Il a travaillé dans les villes de Sherbrooke et de Saint-Laurent avant de terminer sa carrière, comme directeur de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Saint-Laurent de Montréal.

Les municipalités sont-elles suffisamment outillées?

Depuis le début du siècle dernier et la création de la ville de Shawinigan, le Québec a vu se concrétiser plusieurs dizaines de projets de nouvelles collectivités territoriales. Toutes sont le fruit d'une démarche urbanistique volontaire engendrée par la nécessité (les villes industrielles planifiées aux marges de l'écoumène) ou articulée à une vision portée par des promoteurs (ville de Mont-Royal, L'Île-des-Sœurs, Bois-Franc) ou des élus (Lebourgneuf, Collectivité Nouvelle à Longueuil). Malgré la pertinence et la qualité de bon nombre de ces réalisations, l'urbanisme municipal québécois reste, pour l'essentiel, un urbanisme d'encadrement et d'accompagnement – voire parfois d'accommodement – d'initiatives ponctuelles ou de faible envergure. Doit-on s'en étonner?

» GÉRARD BEAUDET, urbaniste émérite

Rappelons que dans un texte paru en 1942 et intitulé « L'urbanisme à Montréal », l'architecte Marcel Parizeau se réjouissait d'emblée qu'un amendement récent à la Charte de la Ville ait permis la création d'un service d'urbanisme. Plus loin, il soulignait qu'il était grand temps qu'on mette fin au laxisme et au règne des intérêts privés, avant de mentionner quelques-uns des principaux problèmes auxquels était confrontée la métropole. Il faudra malgré tout attendre 1992 pour que Montréal se dote d'un premier plan d'urbanisme.

L'édition de mars 1957 de la revue de l'Association canadienne d'urbanisme, consacrée à l'urbanisme dans la province de Québec, faisait par ailleurs état d'une pratique qui en était encore globalement à ses balbutiements, y compris du côté de l'État qui n'avait toujours pas adopté de loi-cadre en la matière. Pendant ce temps, à Québec, un premier plan d'urbanisme, mis en chantier à la fin des années 1940, était rendu public en 1956. Ce plan ne fut toutefois pas bien accueilli par le maire Hamel, qui mit un terme à l'exercice et ferma le service d'urbanisme, qui avait été créé en 1949. Le service ne sera reconstitué qu'en 1967. L'annuaire du Québec de 1963 faisait finalement valoir que l'urbanisme québécois abordait, au début des années 1960, une nouvelle phase, soit celle de l'adolescence¹.

Difficile, dans ces circonstances, de parler de tradition. En conséquence,

non seulement les réalisations phares ont-elles été relativement peu nombreuses, mais elles ont rarement eu des effets d'entraînement au sein des municipalités. Tablant sur l'effervescence des débuts de la Révolution tranquille, les auteurs du rapport de la Commission provinciale d'urbanisme

avaient cours en Europe, comment on pourrait le soutenir. L'explication est à chercher ailleurs, plus précisément dans l'objet même de cette loi. Même si certains établissent une filiation entre le rapport La Haye et la loi de 1979, celle-ci s'en distingue en ce qu'elle ne comporte pas à proprement parler de

« force est de reconnaître que si la loi ne valorise pas explicitement le type d'urbanisme que constitue la création de villes ou de collectivités nouvelles, elle ne l'a pas empêché. Plusieurs des mécanismes proposés par le législateur peuvent d'ailleurs être utilisés à cette fin. »

(rapport La Haye), mise sur pied en 1963, entendaient jeter les bases d'une pratique plus affirmée de l'urbanisme. Sensibles à l'approche qui prévalait alors en France et en Angleterre, pour ne retenir que ces deux pays où l'urbanisme québécois plonge ses racines, les auteurs consacraient une section du chapitre 7 aux « villes nouvelles ». Le rapport, on le sait, resta lettre morte et il aura fallu attendre la fin des années 1970 pour que le Québec se dote d'une loi-cadre en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Rien dans cette loi-cadre ne fait écho à ce concept de ville nouvelle, pas plus qu'à celui de « collectivité nouvelle » promu par la Société canadienne d'hypothèques et de logement depuis les années 1950. Serait-ce que la formule n'était plus de mise? On voit mal, à la lumière des nombreux chantiers qui

contenu urbanistique². C'est notamment ce que soutenaient Gérard Divay et Jacques Léveillé dès le début des années 1980 : « *Par sa conception étroite de l'intervention urbanistique, qui contraste avec la vision globale des années soixante, la Loi 125, même si elle est intitulée "Loi sur l'aménagement et l'urbanisme", n'est guère une loi d'aménagement* ». Ils poursuivaient en affirmant que « [si] la Loi 125 avait eu pour objet essentiel une amélioration des pratiques d'aménagement et d'urbanisme, son contenu aurait sans doute été différent; on y aurait, entre autres, trouvé des échos des débats sur les insuffisances des instruments traditionnels d'urbanisme »³.

Faudrait-il de nouveaux mécanismes? Cela étant admis, force est de reconnaître que si la loi ne valorise pas explicitement le type d'urbanisme que constitue la

1 Ministère de l'Industrie et du Commerce (1964). *Annuaire du Québec 1963*, p. 481.

2 Outre la référence aux villes nouvelles, le chapitre 7 contient une section sur la rénovation et l'habitation, ainsi qu'une autre sur l'aide à la recherche dans laquelle il est question d'initiatives visant à stimuler l'acquisition de connaissances et l'innovation dans la pratique.

3 Divay, Gérard et Jacques Léveillé (1982) « Aménagement du territoire et restructuration des unités politico-administratives locales : un mariage politique heureux? », dans Léveillé, Jacques (dir.) *L'aménagement du territoire au Québec : du rêve au compromis*, p. 71-72.

création de villes ou de collectivités nouvelles, elle ne l'a pas empêché. Plusieurs des mécanismes proposés par le législateur peuvent d'ailleurs être utilisés à cette fin. Est-ce suffisant? Devrait-on saisir l'opportunité que pourrait présenter la relance du chantier de la révision de la loi, suspendu par suite du déclenchement de la dernière élection, pour doter les municipalités de nouveaux outils? Peut-être...

Il n'en demeure pas moins qu'à mon point de vue, les modifications apportées à la Loi au cours des trois dernières décennies ont permis de faire évoluer la pratique dans la bonne direction. Le fait qu'il n'y ait pas eu plus de projets de collectivités nouvelles tient davantage du manque de vision de nombreuses administrations municipales, d'élus et de professionnels confondus, d'une approche trop fiscaliste des projets immobiliers, d'une trop grande recherche de profits à court terme et des ressources inadéquates de nombreux promoteurs.

Le cas de Griffintown en constitue malheureusement un triste exemple. Les ratés du projet de redéveloppement de cet ancien quartier industriel peuvent en effet difficilement être imputés à l'insuffisance des outils dont dispose la Ville de Montréal. Il s'agit plutôt d'une occasion ratée et d'une opération bâclée où la Ville a d'emblée subordonné les intérêts qu'elle doit défendre à ceux de promoteurs, qui ont dès lors assumé une forme de leadership qui pouvait difficilement donner des résultats autres que ceux qu'on connaît.

Il en est de même des projets d'écoquartiers lancés par la Ville de Québec. Là encore, la manière dont ont été pilotés les dossiers explique davantage les ratés que l'insuffisance des moyens que peuvent mobiliser les municipalités. Non seulement la formule retenue avait peu à voir avec le concept d'écoquartier tel qu'on le pratique en Europe, mais on a agi comme s'il suffisait de draper une vaste opération urbanistique d'un

concept vertueux pour que le marché immobilier se conforme aux vues de l'administration municipale.

Une pratique plus ambitieuse et plus stratégique de l'urbanisme me semble être l'avenue que devraient privilégier les municipalités pour que se multiplient, au cours des prochaines années, les projets de collectivités plus intégrées. Les réalisations présentées dans le présent numéro d'*Urbanité* et celles qui apparaissent au palmarès du 50^e anniversaire de l'Ordre montrent que nous disposons des outils nécessaires pour ce faire. Mais encore faut-il qu'on ait la volonté de les utiliser. Et cela ne peut être imposé par une loi sur l'aménagement et l'urbanisme, révisée ou non. ✨

Gérard Beaudet, urbaniste émérite, est professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal. Il est également directeur de l'Observatoire de la mobilité durable rattaché à l'Institut. Diplômé en architecture et en urbanisme, il a d'abord travaillé à titre de consultant en urbanisme au sein de la Société technique d'aménagement régional.

Urbanité et L'Ordre des urbanistes du Québec sont sur Facebook!

Pour avoir des nouvelles de l'OUQ et du monde de l'urbanisme, joignez-vous aux pages Facebook de l'Ordre des urbanistes du Québec et d'*Urbanité*



POUR CONCLURE...

Vers les collectivités nouvelles du XXI^e siècle

Les articles du présent dossier portent sur les « collectivités nouvelles » dont la réalisation a été entreprise pendant la période d'expansion urbaine d'après-guerre (1950 à 1990), alors que les outils d'aménagement n'étaient pas institutionnalisés comme ils le sont maintenant. Plutôt que de « villes nouvelles » à l'européenne, il s'est agi d'expériences généralement plus limitées par les moyens mis en œuvre.

» JACQUES TRUDEL, urbaniste

Laboratoires d'innovations en leur temps, les modèles que nous avons connus ont surtout pris deux formes, parfois successivement : d'une part, la création de communautés résidentielles circonscrites à des espaces privés planifiés par les consultants du promoteur, lorsque l'occasion s'est présentée, et d'autre part, la planification intégrée et dirigée du développement privé, à l'initiative d'une administration municipale s'appuyant sur l'expertise d'urbanistes, souvent présents à l'interne et proactifs dans la démarche adoptée.

Le survol de ces expériences montre qu'elles ont bien vieilli et que les concepts d'origine se reconnaissent dans les milieux résultants. Les formes d'habitat, la grille de rues et l'aménagement des espaces verts sont les éléments qui se sont avérés les plus persistants. L'organisation des noyaux communautaires, qu'on imaginait intégrés et indépendants de l'automobile, ont moins bien résisté à la tendance du « tout à l'auto » et à la dispersion des services publics et communautaires.

Parmi les éléments de réussite à retenir, plusieurs pratiques d'aménagement sont à privilégier : prévoir et assurer les réserves d'espaces publics le plus tôt possible dans le développement d'un territoire; établir une mixité de typologies résidentielles dès le départ pour augmenter la densité tout en évitant de l'empêcher par un zonage restrictif; favoriser la connectivité des lotissements et prévoir autant que possible les liens avec les moyens de transport collectif et alternatif existants et à venir.

Sur le plan des processus à promouvoir, retenons qu'il faut : concilier innovation et réalisme quant aux possibilités d'application; assurer la flexibilité par

des processus d'adaptation continue et de révision régulière; maintenir de bons rapports avec les décideurs, politiques et administrateurs; miser sur la collaboration des acteurs et sur la participation constante de la population.

Les enseignements à tirer aujourd'hui doivent tenir compte du changement de contexte démographique et spatial qui amène à penser davantage en termes de redéveloppement que de collectivités entièrement nouvelles. La croissance de la population s'étant considérablement ralentie, le développement résidentiel est maintenant alimenté surtout par la baisse continue de la taille des ménages, et à un moindre degré, par leur déplacement en raison d'un changement de mode de vie et de préférence spatiale. Ces phénomènes entraînent une plus grande fragmentation du développement et, conséquemment, moins d'occasions de créer des communautés intégrées d'une certaine ampleur.

Les défis actuels exigent non seulement davantage d'intégration spatiale du développement à la ville construite en

lien avec la requalification, mais aussi davantage d'intersectorialité et de multifonctionnalité pour répondre aux nouvelles préoccupations sociales et environnementales. La forme récente de collectivités nouvelles que constituent les écoquartiers¹ témoigne bien de la volonté de relever ces nouveaux défis, mais ceux-ci devront dépasser le stade de l'expérimentation à petite échelle pour offrir un modèle alternatif viable aux anciennes formes d'urbanisation. Il faudra aussi réaliser que les trop faibles ressources consacrées depuis longtemps au transport collectif, alors qu'on reconnaît pourtant l'importance des aménagements axés sur le transport, représentent une entrave majeure à la création de nouvelles communautés répondant aux exigences d'un aménagement durable.

La voie à suivre ne serait-elle pas d'en arriver à surmonter la timidité ambiante des initiatives publiques de cette époque peu entreprenante, en termes aussi bien d'innovation urbaine que de ressources à y être consacrées? ✨

L'évolution des villes nouvelles : l'exemple de Cumbernauld

En dépit de l'engouement qu'elles suscitaient à l'origine, les villes nouvelles européennes n'ont pas toujours bien vieilli. Plusieurs ont connu des hauts et des bas comme le montre, entre autres, l'exemple de Cumbernauld, réputée pour l'application radicale de la séparation des circulations. Désignée « pire ville d'Écosse » en 2002, cette ville de 50 000 habitants s'est toutefois grandement améliorée depuis. Une recherche sur Internet permet de se familiariser avec son évolution et celle de bien d'autres qui ont marqué l'époque (voir aussi la bibliographie sommaire, page 24).



Immeuble multifonctionnel du centre-ville de Cumbernauld Écosse.

1 Deux démarches en cours de ce type sont recensées ailleurs dans ce numéro, soit le projet du Domaine Kogan à Rivière-du-Loup (page 14) et le projet URBANOVA à Terrebonne (page 60).

LES BONNES PRATIQUES MUNICIPALES EN GESTION DE L'EAU

Le Répert'EAU, une plateforme dynamique

Un formulaire. Une fiche d'expérience. Trois moteurs de recherches. Des dizaines de bonnes pratiques municipales. *Made in Québec!* Le Répert'EAU, c'est la nouvelle plateforme dynamique de partage d'actions concrètes réalisées partout à travers la province en gestion de l'eau. Les urbanistes peuvent dorénavant se référer à ce guichet unique pour diffuser leurs bons coups et s'inspirer de ceux de leurs collègues.

» CATHERINE FERLAND BLANCHET

Depuis quelques décennies, le secteur municipal s'est vu confier de plus en plus de responsabilités en termes de gestion de l'eau : la *Loi sur les compétences municipales* (LCM) et sa section sur les cours d'eau et les lacs; la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE); la *Loi sur les pêches*; la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU); la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (PPRLPI); le *Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées* (Q-2, r. 22); le nouveau *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* (RPEP), etc.

Cet encadrement comporte son lot de défis pour les urbanistes et l'ensemble des intervenants municipaux, ce qui les incite à innover de plus en plus pour respecter les obligations légales en la matière.

Un répertoire en ligne de bonnes pratiques municipales québécoises en gestion de l'eau a récemment été développé pour fournir des solutions concrètes à des problèmes existants : le Répert'EAU. Cette plateforme vise à faciliter le travail des intervenants municipaux et, par le fait même, constitue un outil d'aide à la prise de décision pour les élus. Elle diffuse des exemples innovants et exportables issus du milieu municipal et de ses partenaires.

Un projet pour faciliter la vie du milieu municipal

Le Répert'EAU s'inscrit dans le projet plus vaste Acteurs locaux EAU boulot!. Ce dernier vise à amener un changement de comportement chez les acteurs municipaux et leurs collaborateurs par l'adoption des bonnes pratiques généralement reconnues. Pour ce faire, quoi de mieux que de diffuser des exemples concrets et novateurs, réalisés un peu partout au Québec?

Ce projet a été élaboré par un comité directeur formé de représentants d'associations des publics ciblés afin qu'il réponde adéquatement à leurs besoins. Coordonné par le Regroupement des organismes de bassins versants du Québec (ROBVQ), le comité est formé par des organismes de bassins versants (OBV), l'Union des municipalités du Québec, la Fédération québécoise des municipalités, l'Association des aménagistes régionaux du Québec, la Corporation des officiers municipaux en bâtiment et en environnement du Québec, Réseau Environnement ainsi que par cinq ministères : Développement durable; Environnement et Lutte contre les changements climatiques; Transports; Forêts, Faune et

Parcs; Énergie et Ressources naturelles; et Affaires municipales et Occupation du territoire.

Outil interactif, le Répert'EAU crée une communauté active liée par le partage de bonnes pratiques. À cet égard, plusieurs fonctionnalités du site Web ont été pensées pour assurer une communication continue entre les utilisateurs :

- un formulaire simple d'ajout de bonnes pratiques;
- une fiche d'expérience;
- trois moteurs de recherche.

Mettre les bons coups en valeur

C'est d'abord grâce aux intervenants municipaux, tels les urbanistes, que le Répert'EAU atteindra sa mission; chaque bonne pratique ajoutée contribue à alimenter la communauté de partage et l'enrichit.

Pour valoriser les bons coups d'une municipalité, et ainsi lui permettre de rayonner à travers la province, un formulaire en 13 étapes a été pensé pour couvrir l'ensemble des aspects d'une réalisation pouvant être pertinents pour répéter sa mise en œuvre : les objectifs de l'action, les intervenants impliqués, les aspects juridiques, les forces et les défis, le budget nécessaire à sa réalisation, des photos, vidéos, documents et liens y ayant trait, ainsi que les coordonnées d'une personne-ressource. Selon les informations ajoutées, il faut entre 30 minutes et une heure pour remplir le formulaire.

Par ailleurs, le comité directeur a élaboré des principes d'admissibilité généraux pour assurer la qualité des bonnes pratiques valorisées sur le Répert'EAU. Sans être obligatoires, ces principes informent et sensibilisent les utilisateurs sur les critères que devraient respecter les bonnes pratiques : sa capacité d'être exportée, sa viabilité économique ou son caractère innovant par exemple.

Des principes spécifiques à la conservation et à l'utilisation des milieux humides ainsi qu'à la gestion durable des eaux



Un système de surveillance des crues de la rivière Chaudière a été mis en place. Celui-ci permet d'améliorer le temps de réponse des autorités lors d'inondations et assure la sécurité des citoyens et la protection des biens.

COBARC



pluviales ont également été élaborés avec des experts. Ces informations sont utiles pour remplir le formulaire.

Une fiche d'expérience est ensuite automatiquement créée en fonction des informations intégrées au formulaire. Ainsi, plus il y a de détails sur la bonne pratique, plus les visiteurs qui consulteront la fiche bénéficieront de l'expérience! Par exemple, les forces et les défis se révèlent des renseignements fort intéressants pour les municipalités qui souhaitent mettre en œuvre une bonne pratique. Sur ces fiches, les informations sont regroupées par thème et de manière synthétique pour en faciliter la lecture. Chaque fiche dispose d'un espace pour commenter afin que la communication entre les collectivités qui réalisent les pratiques soit simplifiée.

Naviguer et s'informer facilement

La page d'accueil du Répert'EAU offre un fil de nouvelles, et il est possible de s'abonner à des alertes courriels pour être au fait des pratiques ajoutées au fil du temps.

Le Répert'EAU offre la possibilité de trouver une bonne pratique par mots-clés, sans compter que trois moteurs de recherche sont également disponibles pour faciliter la navigation, ce qui permet

de préciser la recherche pour trouver des expériences qui répondent à différents besoins. Les expériences sont classées selon onze compétences municipales en gestion de l'eau (aménagement du territoire, sécurité civile, approvisionnement en eau potable, etc.), six enjeux de l'eau

(qualité, quantité, accès, etc.) et sept secteurs d'activité (énergie, mine, foresterie, agriculture, etc.).

Une carte géolocalise également l'ensemble des bonnes pratiques selon leur position géographique.

À tous de jouer!

Les écoroutes d'hiver, le Système de surveillance de la rivière Chaudière, le moratoire sur les projets domiciliaires à Saint-Colomban, le programme de caractérisation des plans d'eau de l'OBV des rivières du loup et des Yamachiche, la sensibilisation des riverains et la campagne de revégétalisation des rives à Shawinigan ne sont que quelques exemples des bonnes pratiques déjà en ligne.

Il appartient aux différents acteurs du monde municipal d'alimenter et d'utiliser le Répert'EAU pour diffuser et valoriser leurs bonnes pratiques liées à l'eau. ✨

Catherine Ferland Blanchet travaille dans le domaine de la gestion de l'eau depuis 2007. Après des études universitaires en sciences de l'environnement et en pratiques rédactionnelles, elle a notamment été directrice générale d'AGIR pour la Diable, un organisme de bassin versant local des Laurentides, puis chargée de projets et coordonnatrice d'Acteurs locaux EAU boulot! au Regroupement des organismes de bassins versants du Québec, défi qu'elle poursuivra en juillet 2015.



Un programme de caractérisation des plans d'eau a été mis sur pied par l'Organisme de bassins versants des rivières du Loup et des Yamachiche (OBVRLY) en partenariat avec différentes municipalités. Ce programme consiste à l'identification des lacs problématiques, à l'évaluation des symptômes des lacs identifiés et à la détermination des causes de perturbation.

Pour en savoir plus, le répertoire est accessible en ligne au www.reperteau.info. Aussi, des capsules vidéo sur certaines des bonnes pratiques sont disponibles sur la chaîne YouTube des OBV du Québec au www.youtube.com/user/lesobvduquebec.

CERTIFICAT D'AUTORISATION ET MILIEU HUMIDE

Retour sur un chassé-croisé institutionnel

En 2012 et 2013 s'est déroulé un débat judiciaire relativement à une directive provenant à l'époque du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs¹, laquelle prévoyait lors de l'émission d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) affectant un milieu humide ou hydrique² des exigences particulières se déclinant en trois volets, soit « éviter », « minimiser » et « compenser » les pertes de milieux humides. Au terme de ce débat judiciaire, les trois volets de la Directive 06-01 ont été confirmés³, les deux premiers par la Cour d'appel et le dernier, par l'adoption de la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique*⁴. Ce débat judiciaire étant maintenant clos, le volet « compensation » pour perte de milieu humide désormais prévu par la *Loi sur les compensations* n'est plus seulement l'apanage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), mais également de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

» M^e KARINE BOIES

L'une des formes pouvant prendre les compensations exigées par le MDDELCC est la servitude de non-construction et de conservation. Pour résumer, une telle servitude vise notamment à prohiber, en outre de la construction de bâtiment, toute activité visant à protéger un milieu humide donné, ce qui pourrait inclure toute activité agricole telle que le drainage, l'utilisation d'engrais, de matière résiduelle fertilisante ou de pesticide, la présence d'animaux domestiques, la récolte, la cueillette, le fauchage, la destruction ou encore la coupe de la végétation, de même que toute exportation de matière végétale. Techniquement, si un projet faisant l'objet d'une demande de certificat d'autorisation auprès du MDDELCC n'est pas situé en zone agricole, mais requiert une servitude de conservation d'un milieu humide situé en zone agricole, la CPTAQ ne pourrait empêcher la conclusion d'une telle servitude. En fait, une servitude n'étant pas une aliénation au sens de l'article 1 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA), celle-ci échappe aux prohibitions des articles 28 et 29 de ladite loi. De plus, étant donné qu'une servitude de conservation implique l'absence d'activités sur le milieu humide concerné, il n'y aurait aucune utilisation à

une fin autre que l'agriculture, donc aucune nécessité d'obtenir une autorisation préalable de la CPTAQ en vertu de l'article 26 LPTAA. Toutefois, il en est autrement si le projet est situé en zone agricole.

Les projets en zone agricole affectant des milieux humides

Un projet d'usage autre qu'agricole requiert une autorisation de la CPTAQ suivant l'article 26 LPTAA, et ce, préalablement à l'obtention d'un certificat d'autorisation du MDDELCC. Ce n'est qu'une fois l'autorisation de la CPTAQ obtenue qu'un promoteur conviendra avec le MDDELCC de mesures de compensations pour des pertes de milieux humides ou hydriques. Dans les dernières années, manifestement inquiète de la perte de terres agricoles au profit de servitudes de conservation de milieux humides, la CPTAQ a considéré dans certaines décisions⁵ la nécessité de compenser des pertes de milieu humide dans le cadre de certains projets d'usages autres qu'agricoles, soit en refusant les demandes présentées ou encore en les assujettissant à des conditions particulières.

Décision rendue dans l'affaire *Compagnie de Parterres Portugais Itée*.

La Compagnie de Parterres Portugais Itée, au dossier 357364, demandait

une autorisation afin de pouvoir procéder à l'exploitation d'une tourbière et à l'extraction de sable à même une superficie de 21,5 ha.

Ce projet nécessitait de la part du MDDELCC une superficie supplémentaire de 22,28 ha en mesure de compensation pour perte de milieu humide. Or, au stade de l'orientation préliminaire, la CPTAQ entendait refuser la demande parce que ladite compensation offerte sous forme de servitude de non-construction et de conservation aurait trop de conséquences sur les activités agricoles existantes et sur le développement de l'agriculture sur les lots voisins, des critères prévus à l'article 62 de la LPTAA. Suite à une rencontre publique dans ce dossier, la CPTAQ autorisait le 29 septembre 2014 l'usage demandé, sous réserve d'une condition visant à réduire les pertes de sol consacré à l'agriculture et les impacts de l'autorisation sur les lots avoisinants. Cette condition consistait à assujettir l'entrée en vigueur de son autorisation seulement au moment du dépôt d'une confirmation écrite du MDDELCC à l'effet que la réalisation du projet ne serait accompagnée d'aucune compensation en milieu agricole au-delà de la superficie de 21,5 ha visée par la demande d'autorisation de la tourbière.

1 Maintenant ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

2 *Les atocas de l'érable c. Procureur général du Québec*, 2012 QCCS 912 et 2012 QCCA 1968.

3 Lire au sujet de ce jugement, la chronique juridique publiée dans le numéro d'été 2014 d'*Urbanité*, « Nouveau rebondissement dans l'affaire *Les Atocas de l'Érable* » à la page 43.

4 Ci-après nommée *Loi sur les compensations*.

5 *La compagnie de Parterres Portugais Itée*, dossier no 405854, *Tourbières Lambert inc.*, dossier no 403764, *Municipalité de Coteaux-du-Lac*, dossier no 357364 (en révision au dossier 2011 QCTAQ 03685), *Nathalie Labonté*, dossier no 405584 et *Fafard et frères Itée*, dossiers nos 369234 et 369235.

« la nouvelle Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique offre pour plusieurs professionnels tels que les urbanistes la possibilité d'explorer différentes avenues, afin de mettre en place des mesures de compensation qui respectent l'esprit et la lettre de la loi »

En l'absence d'une telle confirmation relevant de la discrétion du MDDELCC, l'autorisation devenait caduque.

Décision dans l'affaire *Tourbières Lambert inc.*

Dans ce dossier, Tourbières Lambert inc. souhaitait obtenir l'autorisation d'exploiter une tourbière, et ce, sur une superficie de 198 ha. Bien qu'il n'est nullement fait mention de la superficie requise à titre de compensation, mais étant donné qu'un certificat d'auto-

risation du MDDELCC serait requis pour le projet en raison de l'adoption en mai 2013 de la *Loi sur les compensations*, la CPTAQ s'est dite non rassurée quant à la préservation d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture. Aussi, à son avis, l'autorisation recherchée pouvait éventuellement restreindre les possibilités d'utilisations agricoles des lots visés. Pour ces motifs, elle refuse en totalité la demande d'autorisation déposée, et ce, suivant les critères des articles 12 et 62 de la LPTAA.

L'urbaniste et les mesures de compensation

Dans la chronique juridique de la parution d'hiver 2013 d'*Urbanité*⁶, M^{es} Monfils et Unvoy précisait que : « la nouvelle Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique offre pour plusieurs professionnels tels que les urbanistes la possibilité d'explorer différentes avenues, afin de mettre en place des mesures de compensation qui respectent l'esprit et la lettre de la loi ».

Désormais, l'urbaniste ne doit plus seulement aborder la question des compensations pour perte de milieu humide au regard de la *Loi sur les compensations*, mais aussi au regard des critères prévus par la LPTAA. Autrement, comme les dossiers exposés précédemment l'ont illustré, la réalisation d'un projet d'usage autre qu'agricole en zone agricole pourrait être compromise. ✨

M^e Karine Boies, avocate au sein du cabinet Cain Lamarre Casgrain Wells. Elle exerce principalement en droit municipal et en environnement de même qu'en matière de protection du territoire agricole.

6 M^e François Montfils et M^e Sylvain Unvoy, « Les mesures de compensation dans la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique », *Urbanité*, hiver 2013, pp. 44-45.

Vous recherchez un urbaniste?

Soyez

Percutant

Votre offre d'emploi est acheminée individuellement à tous les urbanistes par courrier électronique : uniquement votre offre!

Efficace

Fini la lecture de curriculum vitae de candidats n'ayant pas les compétences requises.

Rapide

Aucun délai : la transmission par courriel est immédiate.



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Visez juste!

Serena Hillaert

450 227-8414, poste 311

866 227-8414

shillaert@cpsmedia.ca



TOURNÉE UNIVERSITAIRE

Le Programme préstagiaire bien accueilli

» COMITÉ PRÉSTAGIAIRE

L'Ordre des urbanistes du Québec ayant à cœur l'intégration des futurs urbanistes au milieu professionnel a créé en 2010 le Programme préstagiaire. Ce programme a pour objectif de favoriser l'accès à la profession aux étudiants, aux diplômés et aux travailleurs en urbanisme en les préparant à devenir urbaniste-stagiaire, en développant leur employabilité, en leur offrant des possibilités d'emploi ainsi que des activités de développement professionnel et en accélérant leur admissibilité à devenir urbaniste-stagiaire et leur intégration progressive à la pratique professionnelle.

Le programme offre les services et privilèges suivants :

- Réception des offres d'emploi;
- Réception des communiqués et de toutes informations transmises aux membres;
- Invitation aux sessions de formation continue tenues par l'OUQ au tarif de membre;
- Invitation aux colloques, aux congrès et aux autres activités de réseautage professionnel au tarif de membre;
- Invitation à participer à certains comités de l'OUQ;
- Abonnement à la revue *Urbanité*, revue officielle de l'OUQ publiée quatre fois par année.

Le Comité préstagiaire et ses actions

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) a créé le Comité préstagiaire au printemps 2013 en se donnant pour mandat d'offrir aux membres du Programme préstagiaire un soutien dynamique dans le démarrage de leur carrière dans le milieu professionnel de l'urbanisme.

Le comité est composé de François St-Germain, urbaniste et président du comité, Karine Tremblay, urbaniste-stagiaire et

secrétaire du comité, Michel Dufresne, urbaniste, Mishnel Vincent, urbaniste-stagiaire, Amal Melki, préstagiaire et Simon Méryneau, préstagiaire.

En collaboration avec la permanence de l'OUQ, une tournée universitaire a été organisée en 2014-2015 avec les associations étudiantes des quatre universités dont les programmes sont reconnus par l'OUQ : Université Laval (maîtrise en aménagement du territoire et développement régional), Université McGill (maîtrise en urbanisme), Université du Québec à Montréal (baccalauréat en urbanisme) et Université de Montréal (baccalauréat et maîtrise en urbanisme).

L'objectif de ces rencontres était de présenter les services et privilèges de l'adhésion au Programme préstagiaire en plus de renseigner les étudiants sur le stage, l'examen d'admission et l'Ordre des urbanistes du Québec. Ces rencontres sous forme de 5 à 7 et de midis urbains permettent également de constituer un réseau d'échanges et de contacts.

Le comité a conclu sa tournée des universités le 17 mars, alors que ces rencontres lui auront permis de rencontrer près de 40 étudiants par établissement. Ce fut un franc succès et un contact privilégié auprès de la relève. Les étudiants ont manifesté un grand intérêt à en apprendre davantage sur le cheminement à suivre afin de devenir urbaniste et membre en règle.

Le comité prépare actuellement un plan d'action pour les prochaines activités. Il collabore également à la diffusion d'offres de stages et d'emplois étudiants sur la page Facebook de l'Ordre des urbanistes du Québec. ✨

Pour plus d'information sur le programme préstagiaire :
<http://www.ouq.qc.ca/admission/le-programme-prestagiaire>



AGEUR, UDAM



CONGRÈS 2015
14 AU 16 OCTOBRE

Ordre des
Urbanistes du
Québec

GATINEAU
Hôtel Crowne Plaza

NOS **MILIEUX DE VIE**
EN PLEINE **EFFERVESCENCE**
Pour des interventions gagnantes dans des collectivités en transformation

Les urbanistes des Laurentides s'entretiennent du projet URBANOVA

Pour leur plus récent souper-conférence, les urbanistes des Laurentides ont pu découvrir les prémices de la réflexion qui a conduit à la mise en œuvre du projet URBANOVA à Terrebonne. Une présentation des plus appréciées.

» **ANDRÉ M. BOISVERT**, urbaniste

Le 13 novembre dernier, pour la 24^e année consécutive, les urbanistes et les stagiaires travaillant dans la région des Laurentides se réunissaient au restaurant La Bruyère à Saint-Sauveur afin d'échanger sur une nouvelle vision de l'aménagement du territoire pour la ville de Terrebonne avec l'implantation de l'écoquartier nommé URBANOVA¹.

Ainsi, pour l'occasion, quelque 48 membres et stagiaires de l'OUQ se sont déplacés pour venir entendre Daniel Sauriol, directeur général adjoint depuis décembre 2013. Il a été auparavant directeur à la Direction de l'aménagement du territoire pendant plus de 13 ans. C'est à ce titre qu'il est l'un des principaux maîtres d'œuvre de ce projet de quartier écoresponsable quia pris naissance vers 2011.

Plan directeur de développement durable

Tout d'abord, la réflexion a débuté lorsque la Ville de Terrebonne a voulu se doter d'un outil de planification intégré en matière d'aménagement, de génie, d'environnement, de circulation et de développement social afin d'assurer une planification cohérente du secteur et la mise en place d'un projet innovateur de développement durable.

Les intentions de la Ville étaient au nombre de trois : une planification innovatrice reposant sur une connaissance approfondie des enjeux reliés à l'urbanisme, à l'environnement, aux transports et aux infrastructures municipales; un positionnement sur un marché concurrentiel par l'offre d'un produit distinctif; et une vision de développement durable horizontale et intégrée assurant la synergie entre les champs d'expertise.

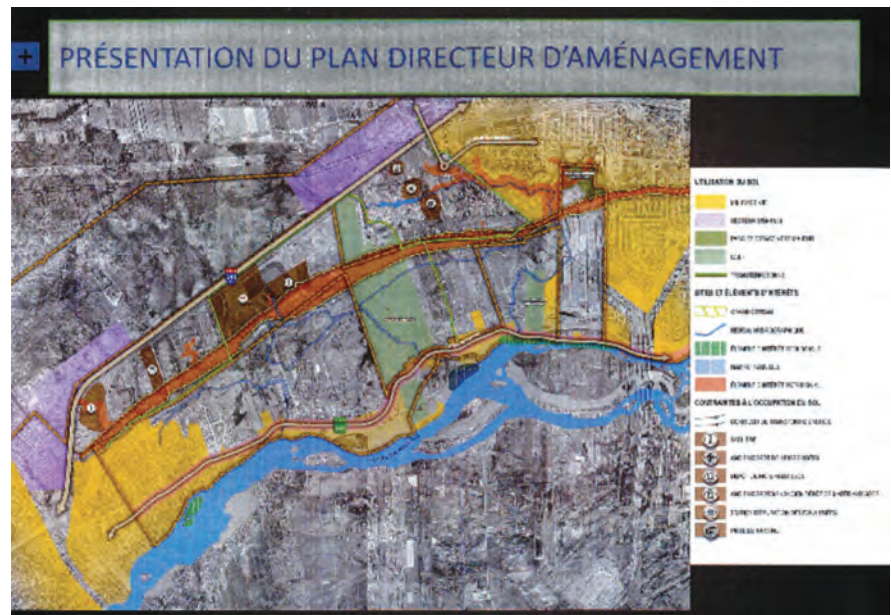
Plan directeur d'aménagement

L'analyse du secteur visé a été faite selon l'approche du « nouvel urbanisme », mettant de l'avant des communautés aménagées à l'échelle du piéton et s'articulant autour de noyaux d'activités et d'espaces publics.

Elle a été déclinée à travers les règles d'aménagement suivantes : la mixité des fonctions et des densités; une offre résidentielle diversifiée répondant aux besoins des différents types de ménages; des bâtiments à l'échelle humaine; une implantation des bâtiments à proximité de la rue favorisant la convivialité; un aménagement conçu autour de noyaux d'activités et de places publiques.

La mise en valeur du quartier se veut guidée par l'analyse urbaine, le transport, l'inventaire environnemental et l'intérêt pour les collectivités viables. ✨

André M. Boisvert est urbaniste à la MRC des Pays-d'en-Haut et co-anime le Comité OUQ-Laurentides avec Danielle Cyr, Jean Labelle et Richard St-Jean.



1 urbanova.ca/ Voir aussi Guy Daoust, « Pour une gestion urbaine porteuse d'avenir : Terrebonne met de l'avant le projet URBANOVA », dans *Urbanité*, automne 2012, p. 37-39.



Cérémonie de remise des permis 2015

Le 26 février dernier à l'Hôtel Nelligan, 57 nouveaux urbanistes étaient présents afin de recevoir leur permis et leur sceau à l'occasion de la cérémonie de remise des permis, qui fut suivie par un cocktail dinatoire bien mérité. L'année 2015 s'avère une année record, où 84 nouveaux urbanistes ont réussi l'examen d'admission au mois de novembre 2014. L'Ordre des urbanistes du Québec tient à féliciter ses nouveaux membres et à remercier les parrains et marraines qui ont joué un rôle important dans leur réussite. ✨



JEAN-LUC LAPORTE





KORNI

» **AVRIL 2015**

22 avril

Formation - Loi sur l'aménagement et l'urbanisme - Approche pratique et revue de la jurisprudence

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Montréal

Information : gballard@ouq.qc.ca

» **MAI 2015**

7 mai

Formation - La gestion des sols contaminés et le rôle des urbanistes

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Montréal

Information : gballard@ouq.qc.ca

21 mai

Formation - La Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Québec

Information : gballard@ouq.qc.ca

» **JUIN 2015**

17 juin

Formation - Droit de l'environnement

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Québec

Information : gballard@ouq.qc.ca

19 juin

Formation - Droit de l'environnement

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Montréal

Information : gballard@ouq.qc.ca

» **OCTOBRE 2015**

14-16 octobre

Congrès de l'Ordre des urbanistes du Québec

Organisateur : Ordre des urbanistes du Québec

Lieu : Gatineau

Information : gmasson@ouq.qc.ca

La revue *Urbanité*

Tirage : 2 500 exemplaires

DISTRIBUTION

Membres de l'OUQ - 1011 • Abonnés et autres - 1489

MISSION

PROMOUVOIR l'urbanisme et les urbanistes;
INFORMER les lecteurs sur les divers sujets relatifs à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme;
FORMER sur une base continue les professionnels de l'aménagement du territoire.

COMITÉ ÉDITORIAL

Serge Vaugeois, président
Paul Arseneault - Sergio Avellan - André-Anne Cadieux -
Amélie Castaing-Rigaud - Frédéric Dufault - François Goulet -
Mathieu Langlois - Jacques Trudel

COLLABORATION

André Boisvert

CONCEPTION GRAPHIQUE

Lucie Laverdure - L'Infographe enr.

RÉVISION ET CORRECTION

Geneviève Bournival

PUBLICITÉ

CPS Média inc.
Serena Hillaert, conseillère publicitaire
shillaert@cpsmedia.ca | 450 227-8414, poste 311
www.cpsmedia.com

IMPRIMERIE

Imprimerie F.L. Chicoine
Abonnements, information et suggestions
www.ouq.qc.ca | 514 849-1177, poste 26
agodon@ouq.qc.ca

AUTEURS

Vous êtes invités à soumettre vos articles ou textes inédits au comité éditorial. Le comité éditorial se réserve le droit de publier ou de refuser un article.
Information : agodon@ouq.qc.ca

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec • Bibliothèque nationale du Canada
Tous les textes publiés dans *Urbanité* ne reflètent pas forcément la position ou l'opinion de l'Ordre et n'engagent que l'auteur.

Le genre utilisé dans cette publication englobe le féminin et le masculin dans le seul but d'en alléger la présentation.

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

Administrateurs :

Donald Bonsant, président
Mathieu Bélanger, vice-président
Guillaume Neveu, administrateur
Marie-Josée Casaubon, trésorière
Clément Demers, administrateur
Frédéric Desjardins, administrateur
Florent Gagné, administrateur nommé
Daniel Pinard, administrateur nommé

Permanence :

Karina Verdon, directrice générale
Odette Michaud, adjointe à la direction et secrétaire de l'Ordre
Nathalie Corso, coordonnatrice, admission et qualité
Geneviève Masson, directrice des communications
Andréanne Godon, chargée des communications
Geneviève Ballard, secrétaire-réceptionniste

Adresse :

85, rue Saint-Paul Ouest
4^e étage, bureau 410, Montréal, QC, H2Y 3V4
514 849-1177 • www.ouq.qc.ca



Ordre des
Urbanistes du
Québec

L'OFFRE DISTINCTION
POUR
LES PROFESSIONNELS
DES SCIENCES

UN TAUX RÉDUIT
POUR FRANCIS



PROPRIÉTAIRE
AVERTI



Ordre
des Urbanistes
du Québec

GRÂCE À L'OFFRE DISTINCTION, PROFITEZ
D'AVANTAGES POUR FINANCER VOTRE
PROPRIÉTÉ:

- Réduction jusqu'à 1,75% sur la portion à taux fixe pour les prêts hypothécaires combinés
- Taux préférentiel ou meilleure offre pour les prêts hypothécaires à taux variable réduit
- Jusqu'à 850 \$ de remise sur les frais de notaire
- Et bien plus!

desjardins.com/urbaniste



Desjardins

Coopérer pour créer l'avenir

CRÉER. AMÉLIORER. PRÉSERVER.

architecture de paysage

design urbain

urbanisme

immobilier

économie



L'approche pluridisciplinaire d'AECOM réunit les plus grands esprits créatifs et penseurs stratégiques pour faciliter les relations de réciprocité parfois complexes qui existent entre les sites et leurs milieux environnants.

www.aecom.com

AECOM

